

**A BALATON RÉGIÓ
KERÉKPÁROS-TURISZTIKAI
STRATÉGIÁJA
ÉS A BRINGAKÖRÚT PROJEKT ELŐKÉSZÍTŐ
DOKUMENTUMA**

2008.

Készült a „Balatoni Integrációs Kht” megbízásából
A dokumentumot a Kerékpáros Magyarország Szövetség Turisztikai Munkacsoportja
készítette a Balaton Régió térségi szereplőinek bevonásával, a megbízótól kapott adatbázisok
felhasználásával

TARTALOM

A TANULMÁNY CÉLJA ÉS KIINDULÓ FELTÉTELEZÉSEI	4
I. STRATÉGIA.....	7
1. HELYZETÉRTÉKELÉS.....	7
2. A BALATON RÉGIÓ KERÉKPÁROS JÖVŐKÉPE ÉS KÖZÉPTÁVÚ CÉLJAI.....	13
2.1. JÖVŐKÉP	13
2.2. STRATÉGIAI CÉLOK.....	14
2.3. ALAPELVEK A RÉGIÓ KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEIHEZ	15
2.4. A BALATON RÉGIÓ FEJLESZTÉSPOLITIKAI ÉS TÉRHASZNÁLATI ELVEINEK INTEGRÁLÁSA	17
3. PIAC ÉS CÉLCSOPORTOK.....	19
3.1. A KERÉKPÁR-TURISZTIKAI PIAC TRENDJEI ÉS SAJÁTOSÁGAI.....	19
3.2. A RÉGIÓ KERÉKPÁROS TURIZMUSÁNAK CÉLCSOPORTJAI	23
4. A TURISZTIKAI KISRÉGIÓK KONCEPCIÓJA ÉS LEHATÁROLÁSA	29
5. A TURISZTIKAI KISRÉGIÓK TERMÉKSTRATÉGIÁI	32
1. NAGYBEREK.....	35
2. KIS-BALATON.....	38
3. KESZTHELYI-HEGYSÉG	41
4. A BALATON-FELVIDÉKI TANÚHEGYEK ÉS A KÁLI-MEDENCE VIDÉKE	44
5. TÖRTÉNELMI BALATON-FELVIDÉK.....	48
6. A BALATON KELETI KAPUJA.....	51
7. FŐVÁROSI PART	54
8. SOMOGYI DOMBOK.....	56
9. VESZPRÉM – MŰVÉSZETEK VÖLGYE KISRÉGIÓKON ÁTÍVELŐ TEMATIKUS ÚT	59
10. TIHANYI-FÉLSZIGET.....	62
II. VÉGREHAJTÁS, PROJEKTELŐKÉSZÍTÉS	63
1. INTÉZKEDÉSI TERV	63
1.1. INTÉZKEDÉSI TERV ÉS A SZEREPLŐK AZONOSÍTÁSA	63
1.2. SZAKMAI INTÉZKEDÉSEK.....	64
2. SZERVEZETI RENDSZER.....	66
2.1. HÁTTÉR, CÉLOK	66
2.2. FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK	67
2.3. ALAPVETÉSEK.....	68
2.4. SZERVEZETI ALTERNATÍVÁK	70
2.5. A FENNTARTÁSI TEVÉKENYSÉGEK ESZKÖZIGÉNYE, SZERVEZETI HELYE.....	71
2.6. FINANSZÍROZÁSI ALTERNATÍVÁK, JAVASLATOK.....	73
2.7. A „BALATONI” MODELLEL KONCEPCIÓJA	74
3. VÁLLALKOZÓI HÁLÓZAT	75
4. MŰSZAKI INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSEK.....	79
4.1. AZ ÚTVONALAK KIEJELÖLÉSÉVEL KAPCSOLATOS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK	79
4.2. EGYÉB INFRASTRUKTÚRAFEJLESZTÉSEK	80
5. MARKETINGKOMMUNIKÁCIÓS CSELEKVÉSI TERV	81

5.1. A BRINGAKÖRÚT SPECIÁLIS CÉLCSOPORTJAI ÉS VONZERŐKOSARA.....	81
5.2. KERÉKPÁROS TURISZTIKAI KOMMUNIKÁCIÓS PROGRAM A BRINGAKÖRÚTRA ÉS A BALATON RÉGIÓRA.....	83
5.2.1. <i>Belső promóció – szemléletformálás</i>	83
5.2.2. <i>Külső promóció</i>	84
5.3. KERÉKPÁROS TURISZTIKAI PROMÓCIÓS ESZKÖZÖK A BRINGAKÖRÚTON ÉS A BALATON RÉGIÓBAN	84
5.3.1. <i>Promóciós eszközök disztribúciója</i>	87
5.3.2. <i>Kisrégiók marketingkommunikációjának feladatai a középtávú jövőre</i>	90
5.3.3. <i>Promóciós eszközökhöz kapcsolódó leggyakoribb hibák</i>	91
MELLÉKLET:	93
1. KERÉKPÁROSOK PREFERENCIÁI, KERESLETI TRENDEK	93
1.1. A KERÉKPÁROZÁS, MINT TEVÉKENYSÉG FELOSZTÁSA	93
1.2. A KERÉKPÁROSOK EGYSZERŰ CSOPORTJAINAK LEHATÁROLÁSA	94
1.3. A KERÉKPÁROSOK KOMPLEX CSOPORTJAI	96
1.4. KONFLIKTUSOK A CSOPORTOK PREFERENCIÁI KÖZÖTT	99
2. BALATONI KERÉKPÁROS-BARÁT MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSI RENDSZER	
3. TÉRKÉPEK	

A TANULMÁNY CÉLJA ÉS KIINDULÓ FELTÉTELEZÉSEI

A kerékpár turisztikai termékstratégia készítése során piacorientált, a kerékpáros turizmus szempontjából releváns területegységekre lebontott, területi szemléletű stratégiai terv született.

Miért van szükség ilyen stratégiára?

Válaszként néhány tényt kell leszögeznünk, melyek egyúttal a tervezés alapvetéseit is jelentették:

- 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 kínálatához. Ugyanakkor fontos hangsúlyozni, hogy a rendszer diverzifikálásához szükség van a gerinchálózatához kapcsolódó alternatív és kiegészítő útvonalak kijelölésére, illetve szükség esetén kiépítésére. E további körök különösen fontosak abból a szempontból, hogy a kerékpáros turizmus képes legyen hozzájárulni a turizmus területi szétterítésére (csökkentve a part menti területek terhelését, növelve a parttól távolabbi települések lehetőségeit és bővítve a kínálatot a vendégek részére) és különösen a szezon meghosszabbítás elősegítéséhez, hiszen tavasszal és ősszel a vízpart önmagában nem kínál elégséges vonzerőt, de a távolabbi turisztikai helyszínek, természeti területek, kilátást nyújtó hegyek, dombok, fürdők, lovaglási lehetőségek, borospincék, stb. tudnak élményt és vonzerőt nyújtani a túrázóknak. Bár a kerékpáros turizmus piaca dinamikusan bővülő keresletet jelent és a hazai szűkös kínálat mellett a Balaton körüli kerékpárút az egyik legjelentősebb potenciális célterület, egyre erősebb **verseny** van a kínálatot nyújtó különböző európai országok, régiók között. Ahhoz, hogy sikeresek legyünk, abból, amink van (vonzerők, szolgáltatás, stb.) ki kell válogatni azokat, melyek egyediek, megkülönböztetnek más térségek kínálatától. Ezzel párhuzamosan meg kell határozni e kínálat reális célcsoportját is, mert csak célcsoportra szabottan lehet sikeres terméket kialakítani (pl. a legharmonikusabb tájelemeket összekötni, az ideális, versenyképes útvonalat kijelölni, célcsoport igényeihez igazodó szolgáltatások kialakulását ösztönözni)
- A turizmus sajátosan térséghez kötődő jelenség. A turisztikai piacon a terméket nem egy-egy szolgáltatás vagy vonzerő, vagy imázs jelenti, hanem ezek és az ezekhez kapcsolódó infrastruktúra egy adott helyen - térségben, városban, régióban - szerveződő egysége. A régiószinten összehangolt komplex térségi kínálatra (nem csak a kerékpárútra!) alapvetően szükség van, ahhoz, hogy a kerékpárosok számára vonzó és megbízhatóan bejárható célterület legyen a Balaton Régió egésze.
- A kerékpáros turizmus (mint minden turisztikai forma) alapvetően az élmények megszerzésére irányul. Akkor sikeres egy kerékpár turisztikai kínálat, ha a biztonság mellett képes minél gazdagabb, változatos élményeket biztosítani vendégei számára. A kiépülő rendszer sikeressége szempontjából óriási a jelentősége nyomvonálvezetés megfelelő kialakításának. A Balaton Régiót ugyan egységbe fogja a tó markáns jelenléte, mégis fontos, hogy különböző területei sajátos arculatot legyenek képesek megjeleníteni a kerékpárosok számára. Éppen ezért szükség volt arra, hogy a Balaton körüli kerékpáros útvonal mentén, illetve ahhoz kapcsolódva az egyes térségek, az un. turisztikai kistérségek egyedi erősségeire építő, saját arculatot megfogalmazott részstratégiái is elkészüljenek. Az első körben 8 lehatárolt turisztikai területegységnek, azonban összehangoltnak kell lennie

annak érdekében, hogy egymással szinergiát alkotva erősítsék a Kerékpáros Régió egészét, alakítsák ki a sokszínű kerékpáros régió imázsát.

Mit ad e stratégia?

E stratégia meghatározza a Régió egészének jelenlegi esélyeit és optimális szerepét a kerékpár-turisztikai piacon, a sikerhez kapcsolódó kerékpár-turisztikai régióarculatot a lehetséges célcsoportokat, valamint az egyik legmarkánsabb alegységén az ún. Bringakörút tematikus út példáján bemutatja a javasolt marketingkommunikációs lépéseket is.

A stratégia ugyanakkor minden egyes turisztikai kistérség számára megadja azok kerékpár-turisztikai szempontú **értékelését**, kijelöli azok kerékpáros **arculatát**, **célcsoportjait**, a térségek **marketingkommunikációjának** üzenetét, a **nyomvonal-vezetési tematikáját** és ez alapján első verzióban kijelölésre kerülnek a meghatározott arculatba leginkább illeszkedő helyszíneket összefogó útvonalakat.

A térképi mellékletben megjelenő konkrét útvonal javaslatok mellett megalapozza a kerékpáros úttervezés követendő **alapvető elveit**.

A stratégia tehát egyrészt megalapozza a régió egésze szintjén a kerékpáros (nem elsősorban út-jellegű) fejlesztések stratégiai kereteit, másrészt kijelöli az egyes tematikában a turisztikai kistérségihez kapcsolódó további utak profilját és lehetséges nyomvonalait. és a fejlesztés egyes további, az úttervezésen és építésen túlmutató feladatait.

Ez biztosíthatja azt, hogy a leendő fejlesztések megfelelő hatékonysággal, profil tekintetében és térben (pl. utak) egyaránt egymáshoz illeszkedve valósuljanak meg, hogy a Régió sokszínűségére építve, de színvonalában és hatékonyságában egységesen professzionális lehessen a jövőben a kerékpáros turizmus vonatkozásában.

A dokumentum a jövőbeli állami, regionális finanszírozású fejlesztések számára kötelezően követendő kereteket kell, hogy jelentsen.

Struktúra

A tanulmány első fejezeteként a Régió kerékpáros **helyzetértékelését** tartalmazza, míg a második fejezet ismerteti a kerékpáros turizmus javasolt **jövőképét** és a középtávú **célokat**, kitérve a Régió esetében releváns azon fejlesztési **alapelvekre**, melyek hosszútávon is következetes érvényesítése a hatékony kerékpár-turisztikai fejlesztések alapvető feltétele.

A harmadik fejezet áttekintést ad a kerékpáros turizmus **piacáról**, a keresletről és a versenytársakat jelentő kínálatról egyaránt, majd az elemzések és piac-szegmentáció alapján kijelölt célcsoportokat ismerteti.

Ezt követi a Balaton Régió kistérségi termékrendszerére vonatkozó koncepció, majd az egyes **kistérségek kerékpár-turisztikai termékstratégiáinak** részletes bemutatása, ami a dokumentum lényegi fejezete.

A II fejezet Az operatív aktuális tennivalók intézkedési terve. Ez tartalmazza a kerékpár turisztikai termékrendszer fenntartásának és a kerékpárosok igényeit kielégíteni képes vállalkozói hálózat javasolt rendszerét. Az intézkedési terv részeként jelenik meg a Balaton körüli kerékpárút környezeti infrastruktúrális fejlesztéseinek részletes terve, a ill. összefoglalóan a további fejlesztési teendők a Régió egészében, valamint a rendszer marketing kommunikációjára vonatkozó terv.

A koncepció készítése során megvalósított részfeladatok:

- ◆ Korábbi kerékpáros piackutatási eredmények összegzése;
- ◆ Terepbejárás - minden potenciális útszakasz felmérése, jegyzőkönyvek adatbázisa (Balatoni Integrációs Kht.);
- ◆ Kerékpár-turisztikai vonzerőkataszter kialakítása (138 településen, 456 db vonzerő);
- ◆ A tervezési adatok térinformatikai adatbázisba szervezése;
- ◆ Helyzetértékelő és tervezői workshop az érintett térségi szervezetek részvételével
 - 2008. április, tervezői találkozó Budapest
 - 2008. június 5. Siófok
 - 2008. június 12. Siófok

I. STRATÉGIA

1. HELYZETÉRTÉKELÉS

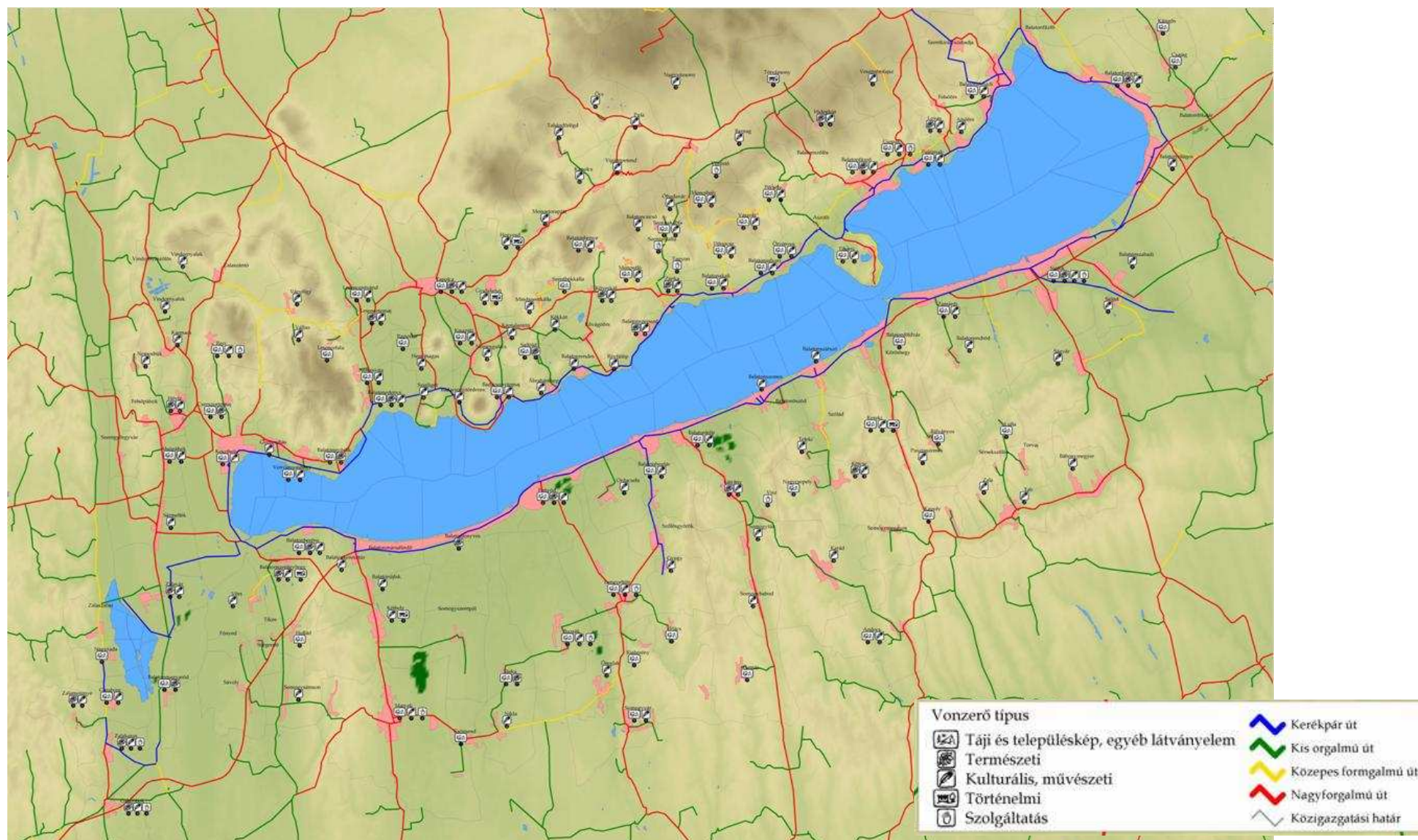
A Balaton Régió (BKÜ) kerékpár-turisztikai szempontú helyzetértékelésére két szinten kerül sor. Egyrészt a Régió szintjén azon általános meghatározó jellemzők kerülnek megfogalmazásra, amelyek a régió egészének meghatározó karakterei.

A sokarcú – kistrégiókban szerveződő régió modell keretében az egyes tájegységek adottságait a kistrégiókról szóló 5. fejezetben értékeljük külön-külön. A dokumentum rövidegét szem előtt tartva a SWOT elemzés metodikáját alkalmazzuk a legfontosabb helyzetet leíró paraméterek rögzítésére. A régió a nemzetközi és hazai piaci trendek ismeretében voltak értékelhető.

Az alábbi értékelés épít a korábbi felmérések tapasztalataira a terepbejárás információkra az elkészült **vonzerókataszter** feldolgozására és a tervezési folyamat keretében megrendezésre került workshopokra. (A 2008. június 5.-én megtartott regionális workshop során megfogalmazódó kiegészítéseket **piros kiemeléssel** jelezzük.)

Az alább bemutatásra kerülő SWOT elemzés döntően, interjúkra a régióban megvalósított felmérésekre támaszkodik.

A régió releváns vonzerői



Erősségek	Gyengeségek
Források, fejlesztések	
A Balaton országos ügy, ezt időről időre országos ágazati és regionális fejlesztési források is jelzik.	A kezdeményezések még elszigeteltek az érdekeltek széles körének összefogása hiányzik
	Helyi, térségi önerő hiánya
Nagy számú fejlesztési elképzelés, kezdeményezés	A megvalósult fejlesztések nem alkotnak koherens egységet, (pl. egységes úthálózatot)
Források (RIB, RFT, ROP, Útpénztár, stb.) addicionalitása a kerékpáros fejlesztésekben	A fejlesztéseket jelenleg még a lokális szempontok orientálják, térségi szemlélet és összefogás teljesen hiányzik
	Hiányzó piacorientált stratégiai szemlélet
Infrastruktúra	
A Balaton körüli összefüggő kerékpárút-hálózat megléte	Információs szolgáltatás elégtelen
Vannak kerékpározásra kijelölhető kisforgalmú és erdei utak a parttól távolabb	A meglévő kapcsolódó kerékpárút hálózat hiányos mennyiségi, minőségi és hálózatszerűség szempontjából
Szállás, szolgáltatás lehetőségek (szezonzban) általában bőségesen vannak	A kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatások minőségi hiányosságai (pl. Kerékpár javítási lehetőség hiánya (felkészültsége) Nincsenek kifejezetten kerékpárosbarát minősített, minőségbiztosított szolgáltatók
Körbejárható a Balaton kerékpározásra kijelölt úton és kerékpárúton	Kerékpározható kisforgalmú utak rossz minősége
Sűrű vasúti kapcsolódási lehetőség	Kombinált közlekedési lehetőségek korlátossága
Jó hajózási kapcsolatok számos átkelési lehetőség	A biztonságos közlekedés és tárolás feltételei nem adottak
Általános regionális „image” építése jól halad, tartalmazza a „kerékpárt” mint elemet, az első eredményeire már lehet építeni a kerékpárosturisztikai promóciót	Kerékpárutak fenntartása nem megoldott
	Nem megfelelő útminőség, méretezés a Balaton körüli kerékpárúton
	Hiányzó kiépített gerincutak a Bringa körúthoz kapcsolódva
	Nagy közúti forgalom egyes kerékpárosok számára fontos útvonalakon
	A vasútállomások nem kerékpárosbarátok (lépcsők, váróhelységek színvonala)
	Kerékpáros útvonalak kitáblázottsága nem megfelelő
	Az erdészeti utak kerékpáros használata tisztázatlan
Természeti, kulturális táji feltételek, vonzerők	
Jól ismert, kerékpáros turisták számára is atraktív vonzerők, (mint pl. vízpart, várak, rurális háttér térségek, atraktív kulturtáj, érintetlen vízvilág, élénk geomorfológia)	
Fürdési/ strandolási lehetőség, mely extra vonzerőt jelent a megfáradt bicikliseknek	

Mozaikos táj (terület) használat	Gondozatlan területek nagy aránya a parttól távolabb,
Változatos természet-közeli és kultúrtájak jelenléte	egyéb sérült területek (beépített területek) a partnál
Tradicionális településhálózat (kistelepülések, történelmi városok) a háttértelepüléseken	Jellegetlen, összefüggő üdülő települések
Történelmi emlékek	
Sokrétű kulturális örökség	
Gazdag nyári programkínálat	
Termálvizek, vizes élőhelyek	
<u>Arculat, marketing</u>	
Európai ismertségű desztináció	Leromlott állapotú települési környezet (EU viszonylatban)
Szervezett turisztikai marketing (általában)	Kerékpáros turistákról kialakult negatív kép miatt a szolgáltatók és a fejlesztők sem kezelik helyén a kerékpáros turizmus jelentőségét
	Balaton nem kerékpáros turisztikai desztináció (nem kp. termék)
	Információáramlás a szereplők között és a célcsoportok felé nagyon gyenge, koordinálatlan

Erősségek	Gyengeségek
<u>Társadalmi, gazdasági feltételek</u>	
Dinamikus kereslet a kerékpárok és kapcsolódó termékek, szolgáltatások iránt a Régió lakossága körében	Kerékpárosok gyenge elfogadottsága
Értékrend, a lakosság nyitottsága a kerékpáros szemléletre	A lakosság autós és kerékpáros közlekedési kultúrája
A régió fejlődő turizmusa	Vendéglátók, szolgáltatások munkatársainak hiányos nyelvtudása, egyéb kommunikációs készségek gyengesége
	Iskolai, nevelési KRESZ és szemléletformálás hiánya
	Vállalkozók (vendéglátók, szolgáltatók) körében nem felismertek a lehetőségek a kerékpározás területén
<u>Szervezetek, együttműködés, szervezeti készségek</u>	
A Régió vezető intézményeinek nyitottsága a nemzetközi turisztikai és életmód trendek figyelembevételére	A kerékpározás fejlesztésében érintett szervezetek és intézmények közötti gyenge együttműködés
Elvi nyitottság a közös vagy koordinált megoldásokra	Hiányos érdekelismerés, feladatdefiniálás
	Az együttműködéshez (pl. fejlesztés, tervezés, üzemeltetés, elosztás innováció terjedés, stb.) szükséges szemlélet és készségek általában hiányoznak az érintett szervezeteknél
	A kerékpáros szervezetek, kapcsolódó igazgatási, irányítási és közvetítő turisztikai szervezetek körében a piacorientált stratégiai gondolkodás (marketingszemlélet) hiányzik.
	A meglévő kerékpáros sport vagy civil szervezetek között gyenge együttműködés és kapcsolat van
	Gyenge, kialakulatlan civil szféra
	Összehangolt régiós promóciós tevékenység hiányos (kiadványok, térképek, túraajánlatok)

Lehetőségek	Veszélyek
<u>Földrajzi pozíció</u>	
A jól ismert turisztikai márkanévhez való sikeres kapcsolódás	Együttműködés helyett konkurencia viszony erősödése a szomszédos régiókkal szemben
Más turisztikai ágazatokhoz való sikeres kapcsolódás	Nem lesz egységes a régió, mert 3 statisztikai –tervezési régió területén fekszik
Megélnkülő nemzetközi érdeklődés Magyarország iránt az EU csatlakozás után	A közeli Horvátország, Szlovénia, Ausztria elszívó hatása
Erősödő transzregionális együttműködések a szomszédos hazai régiókkal	
<u>Szemléletmód, megítélés, fejlesztések</u>	
Fosszilis üzemanyagok árának emelkedése, a megújuló energiaforrások előtérbe kerülése	Alacsony hatékonyságú fejlesztések a szakmai szemlélet és regionális koordináció hiányában
Egészséges életmód és környezettudatos gondolkodás népszerűsége növekszik	A kerékpárutak, forgalom elől elzárt, forgalomcsillapított területek „agresszív” terjedése, népszerűsítése ellenérzéseket vált ki
Balaton ismertsége a kerékpáros turisztikai célcsoportok körében nagyon magas	Az egészséges életmód trend visszaszorulása
Kerékpározás pozitív megítélés EU-ban, Mo.-n egyre fokozódik	Autó, mint státuszszimbólum további erősödése Magyarországon
A már ma is sikeres versenyzők, csapatok és rendezvények emelik a régió presztízsét, hitelessé teszik a kerékpározás eszméjét a Régióban	Általános közlekedési morál gyengesége miatt veszélyes és élvezhetetlen kerékpározás
	Fokozódó motorizáció (autó, motor) „elrontja” a környezet minőségét, az érintetlen háttérteréseket
	Veszélyes, élvezhetetlen kerékpáros létesítmények, megoldások továbbra is építési engedélyt, támogatást kapnak Fenntartás, karbantartás problémáit a kormányzat nem oldja meg
	A helyi szereplők nem ismerik fel saját érdekeiket a kerékpározás témakörében
	Az autósok közlekedési kultúrájának és az autósok kerékpárosokkal szembeni negatív attitűdjének fennmaradása
<u>A piac, kapcsolódó termékek</u>	
A nyugati turisztikai piacon fokozódó kereslet mutatkozik a kultúrtájak felé	Rurális háttérterületek súlyosbodó gazdasági társadalmi hanyatlása
Turisztikai kereslet növekedése a különböző kerékpáros régió „termékei” (tematikus kistrégiók, tematikus utak, programok) iránt.	A helyi szereplők nem ismerik fel saját érdekeiket a kerékpározás témakörében
Növekvő kereslet a jó minőségű kerékpárok és felszerelések megvásárlására	A táji, környezeti vonzerőt romboló fejlesztések és gazdasági fejlődési irány (Pl. iparosodás)
A régióban már sikeres termékekhez (fürdő, wellness) kapcsolódó turisztikai termékként a kerékpáros turizmus növelheti.	
Gazdasági növekedés növekvő kerékpározásra fordítható forrásokat tesz lehetővé	

2. A BALATON RÉGIÓ KERÉKPÁROS JÖVŐKÉPE ÉS KÖZÉPTÁVÚ CÉLJAI

2.1. JÖVŐKÉP

A jelenlegi erős üdülő – pihenő témarégióba egy határozott markáns elemként szükséges beilleszteni a kerékpározás lehetőségét, integrált stratégiaileg megalapozott kerékpár-turisztikai kínálat kialakításával, amely szétteríti a jelenleg part mentén koncentráltó turisztikai forgalmat és hozzájárul a szezon meghosszabbításához.

A kerékpáros turizmus és rekreáció megteremtésére irányuló erőfeszítések egy olyan jövőbeni állapothoz kel, hogy közelítsék a régiót, ahol:

1. A **kerékpáros** elfogadottan fizetőképes, szívesen látott, kulturált módon kiszolgált vendég, aki a fenntarthatóságot, egészséges életmódot jelképezi, ezért a Régió lehetővé teszi számára, hogy könnyen megtalálja az igényeinek megfelelő vonzerőket, továbbá megkapja az elégedettségéhez szükséges feltételeket (információ, infrastruktúra, intézmények, közlekedési kultúra).
2. Határozott arculatú, dinamikus, versenyképes egyedi jellemzőkkel/termékekkel rendelkező régió az európai, nemzetközi kerékpár-turisztikai piacon. Nemzetközi összehasonlításban is versenyképes egyedi jellemzők biztosítják a Régió egyedi, megkülönböztető arculatát a kerékpározók számára az alábbiak szerint
 - Tórégió
 - A pihenés üdülés paradicsoma
 - Védett kultúrtáj és természet értékek
 - Szerkezetében szakadatlan kertváros a tó körül, körülötte természeti és rurális területek (a Balaton Régió új Területfejlesztési Koncepciójának készítés során megfogalmazott vízióknak is része ez)
 - Vizes élőhelyek, vízparti területek
 - Gasztronómia, történelmi borvidék

Mindezek alapján a Balaton Régióban 2013-ra:

- **vonzó környezetben vezetett összefüggő, kiterjedt, kitáblázott, kényelmes, biztonságos kerékpárúthálózat,**
- **minőségbiztosított kerékpárosbarát vállalkozói hálózat**
- **összehangolt, hatékony promóciós és információs rendszer**

várja a kifejezetten kerékpártúrára érkezőket és a nyaralásukon alkalomszerűen kerékpározókat.

A tórégió különböző területein különböző tájakat (**turisztikai kistrégiókat**) és több tájat átszelő **tematikus túraútvonalakat** kínál a látogatóknak. E tájak a tó által összekapcsolva tematikus sajátos arculatú „helyterméket” jelentenek a turisztikai piacon, egymást szinergikusan kiegészítve kínálnak komplexitást a régió „termékkosarában”. Az egyes kistrégiók arculata eltérő, de szolgáltatási, infrastrukturális

2.2. STRATÉGIAI CÉLOK

Középtávon 2013-ig az alábbi célokat tűzzük ki.

- **A Balaton Régió 2013-ra a belföldi kerékpáros turisták körében, ismertég tekintetében megőrzi abszolút elsőségét és kedveltség tekintetében is a legnépszerűbb lesz.**
- **A Balaton 2013-ra a európai kerékpáros a legfontosabb turisztikai célpiacokon stabilan, a legnépszerűbb 25 turisztikai útvonal/régió közé kerül.**

Részcélok:

1. Gerinchálózat hiányok pótlása, hibák javítása
3. Kerékpár-turisztikai marketing a régió egészére és a kistérségekre
5. A kerékpáros-barát szolgáltatások és kerékpáros-barát intézmények rendszere régió szerte elterjedt és népszerű. A rendszer egyenletesen jó minőségű szolgáltatásokat biztosít.
7. A vonzerők és kapcsolódó szolgáltatások infrastruktúra (pl. kerékpározásra alkalmas utak) folyamatosan hasznosított és karbantartott adatbázis áll rendelkezésre
9. Kistérségenként min 1. kerékpáros út kijelölésre, ill. kiépítésre kerül

Indikátorok:

Kerékpárt a nyaralásukon használó és kifejezetten kerékpáros turisták aránya:

- 2007: 10%
- 2013: 40%

Kerékpározásra kiépített és kijelölt utak hossza

- 2007: 281 km
- 2013: 1000 km (ebből maximum 300km önálló kerékpárút)

Kerékpáros turisták, nyaralásukon egy vagy több napot kerékpározók által generált vendégéjszakák száma évente

- 2007: 400.000
- 2013: 1.000.000

A minőségbiztosított kerékpáros-barát szolgáltató vállalkozások száma:

- 2007: 0
- 2013: 200

A részletes útszakaszokhoz, területekhez kapcsolódó további részletes operatív célokat külön kistérségenként tárgyaljuk.

2.3. ALAPELVEK A RÉGIÓ KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEIHEZ¹

A Balaton régió (BKÜ) fontos sajátossága, hogy az ország első számú, nemzetközi jelentőségű turisztikai célterülete, amit nem kell újonnan felfedezni, csupán ki kell egészíteni kínálatát kerékpáros kínálat rendszerrel és arculatában határozottan meg kell jeleníteni a kerékpáros régió arculatot. Ugyancsak fontos, hogy jelenleg is többé-kevésbé összefüggő kerékpár(ozható) gyűrűvel rendelkezik. Ugyanakkor szervezett kerékpár-turisztikai kínálat nem rendelkezik.

A fejlesztések, beruházások gyakran nem javítják, hanem éppen gyengítik egy terület turisztikai vonzerejét – ez különösen igaz a sok szempontból zsúfolt BKÜ területén. Ugyanakkor a turisztikai fejlesztések eredményessége is kockázatos..

A kerékpár-turisztikai piac, a kerékpározók preferenciarendszere és a területi elemzések alapján a kerékpár-turisztikai regionális terméktervezés elveit a „A Balaton térség innovatív kerékpáros turisztikai fejlesztési irányaihoz kötődő projektfejlesztési akciók követelményei és alapfeltételei” c. dokumentum részletesen tartalmazza. Itt röviden az alábbiak említhetők:

1. Marketing szemléletű, célcsoport-orientált, igényalapú tervezés, szolgáltatásokkal, tájjal és infrastruktúrával kapcsolatos kerékpárturisztika-specifikus igények definiálása
2. A térségekben való gondolkodás
3. A harmadik és kiemelkedően fontos szempont a magán- és közszféra partnersége a fenntarthatóság érdekében
4. Professzionalizmus
5. Komplex és hosszú távú turisztikai fejlesztések szempontjának érvényesítése
6. Közlekedésbiztonsági szempontok érvényesítése

A jelen stratégiai dokumentum szempontjából az alábbi elsősorban **útvonal tervezési elveket² kell érvényesíteni:**

1. A településen kívüli, térségi kerékpározás alapvetően **rekreációs** (a helyváltoztatás miatt általában **turizmus jellegű**) **tevékenység**, és elsődlegesen nem közlekedési forma. Fejlesztését ennek megfelelően keresletorientált turisztikai szemlélettel kell tervezni. A kínálat alakítása során az alapvető cél, hogy minél több élményt nyújtunk a kerékpárosoknak.
2. A hatékony tervezés a **kerékpárosok igényeire** szabott. Az igények egy része általános igény (utak, szolgáltatások, stb.) más része viszont célcsoportonként változik.
3. A kerékpáros utak **vonalevezetésének alaplogikája:**
 - Elsődlegesen: az élmények koncepciózus (célcsoportra szabott) felfűzése (elsődlegesen táji értékek, kellemes változatos környezet, másodlagosan pontszerű látnivalók);
 - Másodlagosan: a hálózatszerűség biztosítása (különböző kistájak útjai összeérjenek, nagytérségi szinten egységes és racionális rendszert alkossanak) lehetőleg a heves forgalomtól megkímélt csendes helyszínek mentén;

² Szerző: Salamin Géza szerzői jogok fenntartva.

- Harmadlagosan: a helyi szereplők elképzeléseinek, s főképp konkrét kezdeményezéseinek megvalósítása.
- Negyedlegesen: a már létező kerékpárút szakaszok összekapcsolása, felfűzése

4. **Nem** lehet útvonal-vezetési cél:

- két pont legrövidebb úton való összekötése - törekvés a rövid utak kialakítására (A távolsági kerékpározás nem alternatívája a motorizált közlekedésnek)
- nagy közlekedési tengelyek követése vagy nagyobb folyók távoli (vagyis nem vízparti) követése.

5. A kerékpárosok számára nem elegendő a pontszerűen elhelyezkedő vonzerők jelenléte, folyamatosan **élményt nyújtó környezetre** van szükségük,

6. A „mindenkit szívesen várunk” stratégia - versenyképtelen és az erőforrások elpocsékolásához vezet. Az utakkal összekapcsolt vonzerőket és szolgáltatásokat is a kiválasztott arculat és célcsoport(ok) szerint kell összeválogatni.

7. A **nyomvonalnak kijelölésekor** követni szükséges az alábbiakat:

Kerülendő:

- Forgalom közelsége
- Monoton, változatlan egyenes szakasz
- Beépített területek (főleg ipari-gazdasági területek)
- Árnyék nélküli területek, nagytáblás szántók
- Stb.

Követendő:

- Parkok - erdők
- Fasor, patak, szőlők, kertek alja
- Régi épületek, út-menti szobor, kereszt, templomok, stb.
- Vízpartok
- változatos területhasználat
- Igénybe vehető szolgáltatók, vendéglátók
- Erdészeti, gazdasági utak, „kacsaringók”
- Kilátás, dombok, hegyek

8. **Komplex tervezésre** van szükség, mely a turisztikai termék minden elemére (vonzerők, szolgáltatások, infrastruktúra, információ, imázs, promóció, stb.).

9. A **bevonás és társadalmasítás** keretében nem elegendő az adott térség szereplői igényeinek felmérésére, szándékainak a tervben történő integrálására, hanem a tervezésnek ki kell terjednie a leendő kedvezményezettek, az egyes szakaszok megvalósítóinak, ill. leendő gazdáinak aktivizálására is.
10. A terméktervezési fázisban megvalósuló regionális gerinchálózat tervezése során is a nyomvonalvezetés az adott **kisrégió marketingstratégiában** definiált egyéni arculatához, tematikájához kell, hogy illeszkedjen a különböző vonzerők, tájelemek és szolgáltatások felfűzésével.
11. A **létező kerékpározásra hasznosítható út** és egyéb infrastruktúra elemek összefűzése a fejlesztések költséghatékonyságát ugrásszerűen megnöveli. Ahol a forgalom és a környezet (ld. 6.pont) adottságai alapján kerékpározásra alkalmas közutak találhatóak ott ezek kerékpározásra történő kijelölése kell, hogy legyen az elsődleges lépés, s az új kerékpárút-építéseknek ezek hiányait kell
12. A balatoni kisrégiók kerékpáros turisztikai **útvonalvezetésének topológiai elvei:**
- A kisrégiók tartalmazzanak köröket (kiinduló pontra visszatérő útvonalakat). E körök záródhatnak a bringakörúton is.
 - A kisrégiók útvonalai kapcsolódjanak össze a parttól távolabb is (ne csak a parton lehessen körbe kerékpározni a Balaton Régiót)
13. A projektek megvalósítása során be kell tartani „**A Balaton térség innovatív kerékpáros turisztikai fejlesztési irányaihoz kötődő projektfejlesztési akciók követelményei és alapfeltételei**” c. dokumentumban részletesen rögzített alábbi **kerékpáros turisztikai desztinációs szabványokat:**
- Fizikai infrastruktúra szabványok (hardver elemek)
 - Szolgáltatási és marketing szabványok (szoftver elemek)
 - Az értékelés, elemzés és monitoring szabványok

2.4. A BALATON RÉGIÓ FEJLESZTÉSPOLITIKAI ÉS TÉRHASZNÁLATI ELVEINEK INTEGRÁLÁSA

A Balaton Régió **fenntartható fejlődési és térhasználati elvei** alapján követendő kerékpáros turisztikai útvonal vezetési elvek (kijelölések során érvényesítendő):

- A fejlesztések egyaránt szolgálják a helyi lakó, üdülőnépesség és a turisták igényeit (közlekedési célú igényeket is lehetőleg szolgáljon a fejlesztés).
- A fejlesztések ne növeljék a parkolási igényeket, és a parkolási igényeket még ideiglenesen se elégítsenek nem beépített területeken.
- A fejlesztések lehetőleg ne zöldmezősen valósuljanak meg.
- A fejlesztések bátorítsák a közösségi és alternatív közlekedési módokat és a velük való kerékpáros kapcsolatot (vonat, hajó, autóbusz).

A projektek megvalósítása során az alábbi szabványokat kell érvényesíteni:

- Minden kerékpáros kistérség (ld. később) vagy több kistérség átívelő tematikus útvonal kezdő és végpontjánál biztosítani kell a közösségi közlekedési kapcsolatot (a végpontok min. 10 kilométeres körzetében). Ezt a projekttervnek tartalmaznia kell. Nem megengedhető, ha az útvonal legalább két végpontját (melyek legalább 15 km. távolságra vannak egymástól) nem lehet közösségi vagy alternatív közlekedéssel megközelíteni. A közösségi közlekedési (vonat, autóbusz, hajó) vagy alternatív közlekedési (pl. telekocsi szervezés, falugondnoki jármű bevonása stb.) kapcsolat tervezése legalább az alábbi infrastrukturális elemekre kell, hogy kiterjedjen:
 - Kerékpár szállítási kapacitások tervezése hajón, autóbuszon és vonaton. Összesen legalább napi két darab szállításra alkalmas járat léte vagy kialakítása szükséges. A legkorábbi és a legkésőbbi járat között legalább hat órányi időtartam szükséges. A járatok olyan közeli (45 percen belül) városhoz vagy nagyközséghez biztosítsanak kétirányú kapcsolatot, ahonnan a továbbutazás és továbbszállítás maximálisan egy további átszállással biztosítható a fővárosig (a hazai közlekedési hálózat fő csomópontjáiig).
 - Kerékpár tárolási lehetőség a csatlakozást biztosító vasúti- vagy buszpályaudvarokon, megállóhelyeken, vasút- és hajóállomásokon, illetve azok közvetlen (max. 500 méteres) körzetében. Forgalomtól függő kapacitással, de legalább 10 db kerékpár tárolására alkalmasan.
 - Kerékpár parkolási lehetőség a csatlakozást biztosító vasúti- vagy buszpályaudvarokon, megállóhelyeken, illetve azok közvetlen (max. 500 méteres) körzetében. Forgalomtól függő kapacitással, de legalább 20 db kerékpár parkolására alkalmasan.
- Ha a projektterv tartalmazza a személygépjárművel való megközelíthetőség lehetőségét, akkor ennek megfelelően parkolóhelyek kialakításának szándékát is terveznie kell. A személygépjárművel való megközelítést megfelelő számú parkolóhellyel kell kiszolgálni, a forgalom függvényében, de legalább 1 db parkolót (ill. parkolóhelyet) kell tervezni, mely a tervezett nyomvonalhoz közvetlenül csatlakozik (sík terepen max. 2 km-en belül, min. 200 méter hosszú legalább 5%-os lejtő esetén 500 méteren belül). A parkoló kapacitását a forgalom függvényében kell kialakítani, de legalább 10 db személygépjármű és 1 db autóbusz egyidejű parkolására alkalmassá kell tenni. Nem megengedhető a zöldterületi és más természet közeli területen való parkolás még ideiglenesen sem.

3. PIAC ÉS CÉLCSOPORTOK

3.1. A KERÉKPÁR-TURISZTIKAI PIAC TRENDJEI ÉS SAJÁTOSÁGAI

Piac - Kereslet

Az egészségorientált életmód népszerűsödésével, a környezet értékeinek felértékelődésével párhuzamosan világszerte terjednek a különböző aktív szabadidős és turisztikai formák. Az aktív turizmuson belül is kitüntetett helyet foglal el a kerékpározás. A kifejezetten kerékpározási céllal útnak indulók a kerékpáros turizmus egyfajta közvetlen piacát jelenti, míg azok, akik üdülésük idején szívesen kerékpároznak /is/ egyfajta közvetett piacot jelentenek.

Európa - A kerékpáros turizmus az Európai turizmus leggyorsabban növekvő szegmense. E trendet különösen jól jellemeznek a legnagyobb európai piac, Németország kerékpáros turisztikai adatai: A kifejezetten kerékpáros (több napos) vakációt tervező és megvalósító személyek száma nő. Már 2001-ben is 1,8 millió, de 2004-ben már több mint 2,4 millió német polgár töltötte döntően kerékpározással nyaralását. Emellett a németek 11,5 %-a, vagyis 7,2 millió fő tervezett kerékpáros nyaralást 2003-ban és az elkövetkezendő években. Azok száma is nő, akik a kerékpározást nyaralásuk során szabadidős, kiegészítő tevékenységként üzik. Az 1999-es 42%-al szemben, 2007-ben már 43 - 45% használta a kerékpárt vakációján szabadidős tevékenységként. Ez a szám már azt jelzi, hogy a német családok felének komoly vonzerőt jelent a kerékpározási lehetőség.

Magyarország - A magyar piacot illetően segítséget nyújt az MT Zrt 2000-es felmérése, mely szerint a magyar felnőtt lakosság 43%-a, a 14-25 év közötti lakosság 55%-a kerékpározna nyaralásán ha lehetősége lenne rá. A piac potenciális méretét jelzi, hogy hazánkban 300.000 kerékpárt adnak el évente, mely szám megegyezik az eladott autók számával. Ez azt jelzi, hogy a lakosság jelentős része (legalább 50 – 55%, de egy budapesti felmérés szerint kétharmada) a kerékpárhasználattal rokonszenvezik, valószínűleg nyaralásán is használná ha lehetősége volna rá.

Egy hazai a kerékpározók igényeiről, szokásairól szóló 560 fős mintán elvégzett piackutatás célja az volt információt gyűjtsünk a legnagyobb hazai piacot jelentő budapestiek kerékpározási szokásairól, költségeiről, másrészt támpontot adni a kerékpár-turisztikai fejlesztésekhez és az azokhoz kapcsolódó termékfejlesztési és marketing-tevékenységhez:

1. A különböző hosszúságú túrák iránti érdeklődés kiegyenlítettnek mondható, a fél-egynapos túrák azonban valamivel vonzóbbak a hosszabb túráknál.
2. A biciklitúrázást a közeljövőben nem tervezők nagy része az időhiányt jelöli meg ennek okaként. Eszerint a kerékpártúrázás értékeinek (egészséges életmód, közös családi program, természet-közeliség, környezetbarát jelleg) hangsúlyozásával, a kerékpáros túrázás mint időtöltés imázsának javításával, értékeinek tudatosításával olyanok is bevonhatók ebbe a tevékenységbe, akik eddig kimaradtak ebből.
3. Önmagában az ár csak a harmadik legfontosabb a túra kiválasztásának szempontjai között.
4. A túra kiválasztásánál a megkérdezettek számára a természeti látnivalók és a biztonság volt a két legfontosabb szempont.

Piac - Versenytársak

Kutatásokból kitűnik, hogy a turisták többsége az első útját a saját országában teszi meg, a versenyben így a belföldi régiók éles versenye figyelhető meg. Miután a jól ismert szabványokról és feltételekről (közlekedés, éghajlat, nyelv, ételek, hotelek stb.) különféle tapasztalatokat szereztek, elvállalnak kalandosabb utakat a szomszédos országokban. A német kerékpáros turisták 22%-a választ külföldi helyszínt, a DTZ 2008-as felmérése szerint, Hazánkban ez az arány kb. 18%! A magyar felmérések alapján megállapítható hogy az utazási távolság is fontos döntési szempont a kerékpáros úticélok kiválasztásakor. A legkedvesebb kerékpáros célpont indokaként a magyar kerékpárosok 45%-a nevezte meg a földrajzi közelséget is megnevezte. Ez jelzi, hogy ma a magyar kerékpárosoknál a távoli (külföld) kerékpáros utazás, még a kerékpár szállításával nem jellemző. Mindössze 7% nevezett meg külföldi települést kedvenc városként, 70%-Magyarországot tekinti kedvenc országának a kerékpározás szempontjából. Az országon belüli távolságot azonban a megkérdezettek egyáltalán nem tekintik akadállynak.

Az utóbbi években vezető Franciaország (pl. Loire) és az azt követő Olaszország (pl. Pó – Ferrara) egyaránt kitűnően kialakított, komplex szolgáltatást nyújtó tematikus utakkal rendelkezik, melyhez az utóbbi években jól programozott, erősen koordinált fejlesztésekkel Svájc és Ausztria is felzárkózott. A felzárkózás olyan jól sikerült, hogy a német piacon Ausztria át is vette a vezetést. A klasszikus kerékpáros országok Hollandia és Dánia kitűnően kiépített infrastruktúrájuk ellenére fokozatosan elmaradt, mivel itt döntően ma is kizárólag a helyi közlekedés részének tekintik a kerékpárt, bár éppen az utóbbi években (2007- 2008) új erőre kapott ezen térségek promóciója is.

A felmérések szerint kelet-közép európai államok közül főként, a Balti államok Lengyelország, Csehország láthat vendégül egyre több nyugati turistát. Magyarország a német (és más európai kutatásokban) nem jelent meg mérhető célterületként!!

Termék

A kerékpáros turista számára maga az út is az élmény része, azaz maga a termék nem pontszerű. A térbeli „turisztikai terméket” a turisták által kedvelt „térbeli pályákhoz, preferenciákhoz” kell igazítani. Ezt támasztja alá, hogy az európai kerékpáros túrázók 55%-a biciklizik falutól faluig egyik szállásról a másikig, 40%-a egy helyen száll meg és innen indítja a több települést érintő túráit, csak 5 % marad a településen belül (jellemzően egy városban, üdülőhelyen). A kifejezetten kerékpáros nyaralások bicikli túrái jellemzően 7-től 11 napig szoktak tartani. A holland turisták híresek arról, hogy kivételesen hosszú bicikli túrákat szerveznek, amelyek átlagosan elérik a 14 napot.

Fontos felhívni a figyelmet arra, hogy a kerékpáros turizmus esetében a települési szintű, pontszerű kínálat nem versenyképes, csak a több települést érintő (pl. egy egész térséget, tájat lefedő) térségi szinten szervezett és fejlesztett:

- úthálózatot,
- szolgáltatói rendszert,
- promóciós, információs tevékenységet tartalmazó

turisztikai termék révén válhat egy régió a kerékpárosok célterületévé.

A térségi kerékpáros turisztikai projekteknek ezért 2 fő területre és az alábbi tevékenységekre kell kiterjednie

Hardware

1. Útinfrastruktúra (kerékpárutak, kerékpározható közutak, egyéb utak)

1. Orientációs táblázás
2. Információs táblázás
3. Pihenőhelyek

Software:

4. Kerékpáros-turisztikai szolgáltatás fejlesztés (kerékpáros barát vendéglátóhelyek hálózata)
5. Vonzerőfejlesztés (kerékpáros barát élménypontok)
6. Promóció (nyomtatott, elektronikus, PR, események)
7. Ajánlatok
8. Fenntartó – működtető hálózatok

Az 5. számú termékelem egyik legelső példája az 1995-ben indult „Bett & Bike” franchise rendszer. Tagjainak száma Németországban a kezdeti 216-ról, 4600-ra nőtt 2008-ra. Ezzel a „Bett & Bike” a legsikeresebb célcsoport-fókuszált piaci együttműködéssé vált Németországban. Sajnos Magyarországon a sok helyi, országos kezdeményezésből még nem állt össze egy rendszer. Hazánkban a legtöbb tagot a Happy Bike hálózat tartalmazza, ezt a Pannonpedál regionális kerékpáros barát hálózata követi, majd a Magyar Kerékpáros klub illetve a Magyar Kerékpáros Túrázók Szövetsége hálózata következik.

A kerékpáros turisztikai termékfejlesztés területén a hazai kezdeményezések 2 fő csoportba sorolhatók.

1. A legrégebbi múltra a hazai finanszírozású közlekedési infrastruktúra fejlesztési projektek tekinthetnek vissza, ennek ellenére az ezek eredményeként létrejött kerékpárutak hossza meglehetősen csekély, melyek ráadásul nem is hálózatszerűen jöttek létre (kivétel talán a Balaton, Fertő tó és a Duna menti kerékpárút egyes részei). Ez utóbbi azzal magyarázható, hogy a döntően önkormányzati kezdeményezésű és általában a mindenkori közlekedésért felelős minisztérium által támogatott fejlesztések finanszírozása nem kapcsolódott össze a hálózat fejlesztési tervekkel. E kezdeményezések kimerültek az úthálózat kiépítésében, sem marketing információs szolgáltatás, sem a szükséges szolgáltatói rendszer nem került kiépítésre ezért versenyképességük a turizmus piacán meglehetősen gyenge.

2. A PHARE, NFT támogatásával (különösen HU-AU PHARE CBC) létrejött kerékpárutak és kijelölt kerékpározható utak a hagyományos hazai fejlesztésekhez képest új megalapozó és utólagos szolgáltatási elemekkel bővítették a kerékpáros fejlesztések tevékenységi körét. A kisebb térségek közül a Tiszató, az Írottkö, a Pilis-Dunakanyar, a Pannonhalma-Sokoró, Dél-Zala térségében épültek ki térségi többé kevésbé komplex kerékpár-turisztikai termék rendszerek (tematikus utak).

Ár - Vendégeköltség

Manapság már korántsem tartható az a korábbi vélekedés, mely szerint a kerékpárral érkezők a kevésbé fizetőképes vendégeket jelentik. A kerékpáros turisták átlagos napi kiadásai

Szolgáltatási lánc turistáknak



magasabbak, mint a nem biciklis turistáké. A kerékpáros turisták fontosságát tovább növeli, hogy minden más turisztikai ágban nagyobb mértékben igénylik a helyi termékeket és szolgáltatásokat, hiszen csak korlátozott útifelszerelést (élelmet stb.) hozhatnak magukkal. Ez pedig piacot jelent a helyi, tájjellegű termékek előállítói és a helyi szolgáltatók számára. A csomagok szállításának nehézsége miatt a kerékpárosok napi kiadásai 15%-kal magasabbak az átlagos turistánál. A 2007-es német felmérések szerint a kerékpárosok 62%-a költött több mint 500 eurót egy évben a kerékpáros túrázás közben turisztikai szolgáltatásokra, 24% pedig 1000 eurónál is többet hagyott ott a szállásadóknál és a vendéglátóhelyeken. A kerékpárosok fizetőképességét jelzi az is, hogy a német Bike magazin olvasói - akik zömében az elkötelezettebb kerékpárosok közé tartoznak - fejenként, átlagosan, évente 1.046 Eurót költenek a kerékpározás kapcsán. A magyarországi vállalkozók körében 2007-ben végzett interjúk alapján kb. 40 Euró /nap/fő vendégköltséget valószínűsítünk.

Ez azért sem meglepő, mert az egészségorientált életmód, a drága felszerelések vásárlása egyébként is az elsősorban a késő középkorú közép és felső középosztályhoz, valamint az egzisztenciálisan jól fejlődő, feltörekvő fiatal felnőttek csoportjához kapcsolható.

Promóció

Mint bármely turisztikai termék esetében az összehangolt, célcsoport orientált promóció a kerékpáros turizmus esetében is kulcsfontosságú. Az összehangolt fejlesztések mellett a pl. a hatékony promóciónak tudható be, hogy a németek 87%-a pl. Mecklenburg-Előpomerániát turizmus tekintetében már elsősorban, mint kerékpáros vakációra alkalmas helyszínt jelölte meg. A legjelentősebb visszaesést a célcsoport orientált kampányt minimálisan folytató Bodeni tó körzet érte el 2002-ben a német piacon, mely jelzi, hogy még jól ismert, jól fejlett kerékpáros turisztikai térségek sem lazíthatnak promóciós aktivitásukon. A hagyományos turisztikai promóciós, információs eszközök mellett (brossúra, kerékpáros turisztikai portál)

itt nagyon fontos szerepe van az autentikus információknak, melyeket a célcsoportok belső információs fórumain (pl. a Német Kerékpáros klub újságja) illetve események vízhangján (sajtón, résztvevőkön) keresztül.

Megtérülési számítások

A GKM megbízásából a Duna mentén, a Fertő és a Balaton partján végzett kérdőíves felmérés alapján a komplex turisztikai útvonalhálózatok gazdasági hatásvizsgálatára került sor, mely során egyértelműen kiderült, hogy az építési beruházás 15 év alatt történő amortizációja által okozott költségekkel is számolva, az összesített becsült bevételek kb. 20-30%-al haladják meg évente a ráfordítások összegét. A kerékpáros turizmus fejlesztése külföldön is megtérülő befektetés pl. a kanadai Route Verte rendszer, a maga 3.270 km hosszával 132 Millió \$ befektetést igényelt, de 97 Millió \$ vendégköltséget generál évente, mely 27 Millió dollár adóbevételt hoz a közsféra számára.

3.2. A RÉGIÓ KERÉKPÁROS TURIZMUSÁNAK CÉLCSOPORTJAI

A célcsoportok – leendő kliensek, vevők – kijelölése a piacorientált stratégia egyik kulcs eleme. A megalapozottan kiválasztott célcsoportok jellemzőinek ismerete segít az igényekre szabott kínálat kialakításában, csakúgy a sikeres kommunikációban (pl. reklám) összességében a cselekvések hatékonyra tételében. A reálisan szelektált célcsoportok meghatározása nem csak a regionális, térségi fejlesztések hatékonyságát erősíti, hanem az egyes turisztikai intézmények, s főként a kerékpáros vendégek fogadására készülő vendéglátó vállalkozások számára is segítséget nyújt a szolgáltatásfejlesztéshez, reklámhoz, az egyéni (szervezeti) stratégiák alakításához.

A Régió esetében a nemzetközi piactapasztalatok, hazai piackutatás és a termékadottságok értékelése alapján végzett piacszegmentálás eredményeként az alábbi célcsoportok kerültek meghatározásra:

1. **Fiatalos hobby hegyikerékpáros (terepkerékpáros, MTB-s) amatőrök belföldről**
2. **Kisgyermekes családok**
3. **Családok gyermek nélkül vagy nagyobb gyermekkel**
4. **Városi fiatalok társasága (vidám „kikapcsolódása”)**
5. **Természetbúvár (tudományos érdeklődésű)**
6. **Kultúrvándor**
7. **Alkalmilag kisebb szakaszokon kerékpározók (nem kerékpáros turisták)**

A **hegyikerékpárosok** célcsoportjába tartoznak a valóban élénk domborzatot kedvelő bringások mellett azok a terepkerékpárosok is, akik jellemzően nem szilárd burkolatú utakon járnak. A „fiatalos” jelző egyaránt jelenti a valóban fiatal és az életmódjában fiatalos, sportos csoportokat. Határozottan el kell különíteni a hazaiaktól a külföldi hobby hegyikerékpárosokat, akik széleskörű és magasabb színvonalú szolgáltatásokra, „messziről nézve” is figyelemfelkeltő vonzerőkre tartanak igényt.

A **családok** esetében az üdülés, kirándulás jelenti a fő motivációt. Az eltérő teherbíró képesség és biztonság igény miatt külön kell kezelni a kisgyermekes családokat.

Perspektivikus és könnyen „megszólítható” célcsoportot jelentenek a **fiatal baráti társaságok, nagyobb csoportok**, akik közös szórakozásukat kerékpáros kiránduláshoz kapcsolják. Ebbe a kategóriába tartoznak a különböző diákcsoportok, osztályok is.

A természettudományi érdeklődésű **természetbúvárok** és a kulturális vonzerőket kutató **kultúrvándorok** körében is egyre népszerűbbé válik a kerékpár, mint közlekedési eszköz

használata, a kirándulások kiegészítése a kerékpározás élményével.

Az **alkalmilag kisebb szakaszokra, településen belül kerékpárra ülők** vannak a legtöbben, de ők nem szűkebb értelemben vett kerékpáros turisták. Jellemzőjük, hogy gyakran nem sportos kerékpározók, öregek kisgyermek is vannak köztük, a kerékpárral elsősorban az üdülőterületen közlekednek. Ez utóbbi célcsoporttal a kistérségiós túra-utak kapcsán nem számíthatunk (hosszabb távokat, túrákat nem tesznek meg) Viszont a part menti körúton számolni kell (és érdemes) velük.

Az egyes célcsoportok igényeiről és preferenciáiról részletesebb tájékoztatást ad a következő táblázatok.

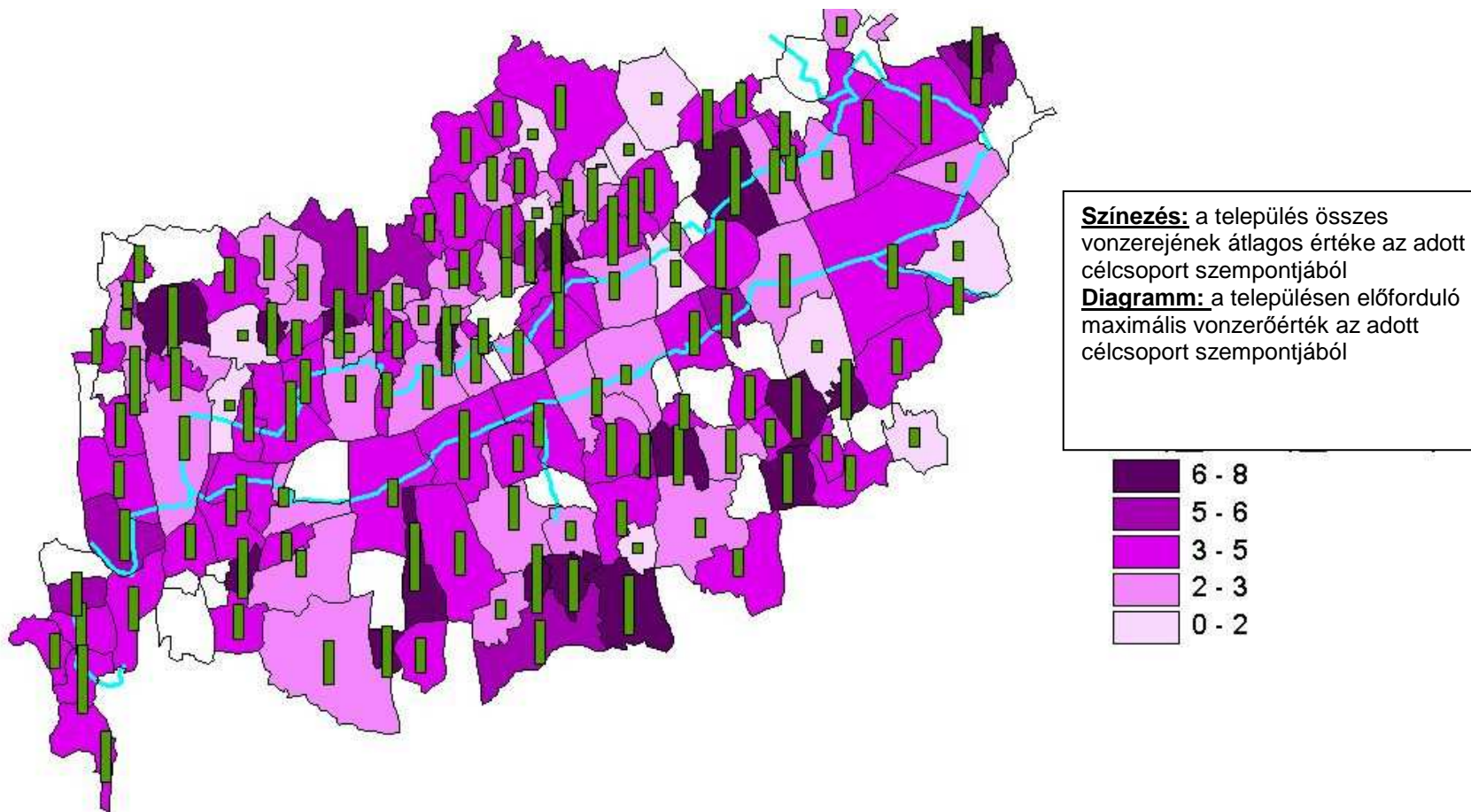
A Régió kerékpáros célcsoportjainak preferenciái

<i>Célcsoport neve</i>	<i>Természeti adottságok</i>	<i>Társadalmi, kulturális adottságok</i>	<i>Szolgáltatás, infrastruktúra</i>
1. Fiatalos hobby hegyikerékpáros, kezdők belföldről (amatőrök)	Középhegységi jellegű domborzatot vagy élénk dombosságot kedvelnek, különösen fontos számukra, hogy szép kilátás, tájkép kárpótolja őket a kezdőként tapasztalt nehézségekért. Nem aszfaltozott mégis stabilizált feltárol utakat igényel.	A társadalmi adottságok szempontjából nem különösebben igényesek, nem szükséges különleges attrakció elégedettségükhöz. A biztonságérzetükhöz szükséges, hogy gyenge technikai tudásuk okozta bizonytalanságot ne erősítse bennük, valamely lumpen elemek lakta területen való áthaladáskor jelentkező félelem.	Olcsó vagy közepes árfekvésű, de tiszta, rendes, önellátást is lehetővé tevő szállást keresnek, étkezésük kapcsán sem igénylik a magas kulináris élvezetet, igénylő vendéglátókat.
2. Kisgyermekes családok	A sík vagy dombvidéki tájak megfelelőek számukra, nem félelmetes rengeteg erdővel, hanem barátságos rétekkel. Különösen vonzó lehet egy természetes fürdőhely, ahol a kisgyermekek számára is kellemesen sekély a víz. Nagyon sok pihenőhelyet igényelnek a forgalommentes, vagy nagyon kisforgalmú aszfaltozott, enyhe lejtésű utak mentén.	Különösen érzékenyek a biztonságra, nem szívesen teszik ki gyermekeiket semmilyen veszélynek (kutyák, lumpen elemek). A hagyományos kiállítóhelyekkel szemben sokkal inkább az interaktív bemutatók ragadják meg figyelmüket.	Gyermekbarát szolgáltatók különösen preferáltak, azaz fontos, hogy az általában rövid biciklitúrák kiindulópontjából szolgáló szálláshelyen a gyermekek megfelelő környezetet, szórakozást találjanak. Az árfekvés szempontjából a közepes szint még elfogadható, de fontos, hogy a gyermekek számára szabott szolgáltatások is legyenek (menü, kedvezmény stb.)
3. Családok gyermek nélkül vagy nagyobb gyermekkel	Sík, domb vagy középhegységi tájak egyaránt megfelelőek számukra, hosszabb távokat is megtesznek, de gyakran megállnak ezért attrakciókkal, programmal ellátott pihenőhelyeket is igényelnek. Leginkább aszfaltozott utakat, vagy jó minőségű stabilizált utakat igényelnek.	Nem kívánnak múzeumokban időzni, de a kiállítóhelyek interaktív bemutatók vonzóak számukra. A társadalmi igényeik nem speciálisak.	A családi szálláshelyek (megfelelő méretű apartman) feltétlenül szükségesek. Az egyéb szolgáltatási igényük sokféle lehet.
4. Városi fiatalok társasága (vidám „kikapcsolódása”)	Sík, domb vagy középhegységi tájak egyaránt megfelelőek számukra, de csak rövid távok megtételére hajlandóak, ahol sok extrém attrakcióval (pl. sziklamászó fal) találkozhatnak, a kerékpár csak másodlagos.	A kultúra tekintetében nem igényesek, de alapvetően nem vonzza őket a rurális környezet, sokkal inkább egy szuburbán / városias térség.	A szolgáltatók közül az életmódjuknak megfelelőt keresik, azaz pizzeria, salátabár, multinacionális gyorsétterem, zenés szórakozóhely, vagy trendy sportot, kikapcsolódást nyújtó szolgáltató (vízisí, bungee jumping)
5. Természetbúvár	Komoly természeti értékeket igényelnek, igényesen bemutatva. A domborzat nem lehet nagyon megerőltető, vagy igen komoly unikumot kell az adott útnak biztosítania, hogy a célcsoport tagjai felkeressék.	Társadalmi, kulturális igényeik nem speciálisak.	A természetbúvár célcsoport tagjai a természetes, tradicionális szolgáltatókhoz vonzódnak, közepes árfekvést is tolerálnak.
6. Kultúrvándor	A domborzat számukra sem lehet nagyon megerőltető, vagy itt is igen komoly különlegességet (pl. Fellegvár) kell az adott útnak biztosítania, hogy a célcsoport tagjai felkeressék.	Valamilyen tematika mentén összekapcsolt hazai vagy nemzetközi vonatkozásban is közismert értékeket kell összekapcsolnia (pl. Loire menti kastélyok). A célcsoport szempontjából nem közismert attrakciók esetén a tematikának kell „átütő” erejűnek, könnyen megérthetőnek, mégis különlegesnek lennie. Fontos hogy időről, időre halljanak, vagy átélhessenek a térségben magas színvonalú kulturális programokat.	A kultúradelvézők leginkább minimum középosztálybeliek, így különösen külföldiek esetében minőségi szállásokat preferálnak, melyek rurális térségben lehetnek családiak is de csak a minőség csökkenése nélkül. A kulináris élvezetek kedvelői is ezen célcsoport tagjai így ez irányú kiszolgálásuk különösen fontos, mivel legtöbbször öntudatos fogyasztók.

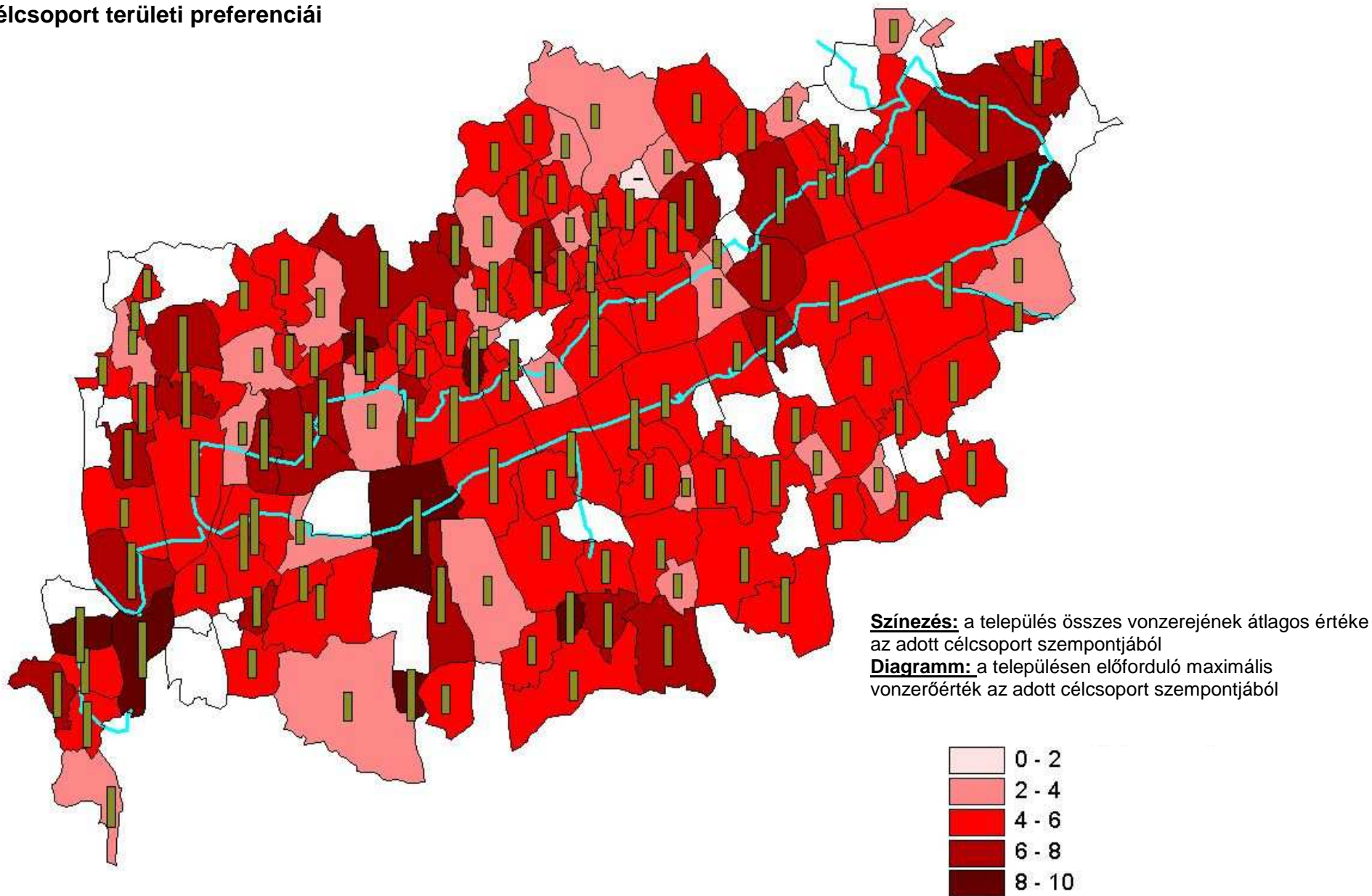
A kerékpáros célcsoportok táji adottságokkal kapcsolatos preferenciái

Tényező	DOMBORZAT			TERÜLETHASZNÁLAT						KISTÁJ			VIZEK
KATEGÓRIÁK	jó: 1 nem jó: -1 Indifferens: 0			legjobb: 2 jó: 1 nem jó: -1 Indifferens: 0			SKÁLA: a régióban előforduló legnagyobbtól, a legkisebbig KATEGÓRIABEOSZTÁS: 4 db kategória: 1. kiemelkedően az átlag felett (szóráson túl); 2. átlag felett; 3. átlag alatt; kiemelkedően az átlag alatt (szóráson túl).			Mindezek majd még finomodhatnak, annak érdekében, hogy ne legyen nagyon nagy különbség az egyes kategóriákba tartozó kistérségek számában, és a természetes elvárások nagyjából kijöjjenek pl. Soproni és Kőszegi hg egy kateg-ban Legjobb: 2 Legjobb: 2 jó: 1 nem jó: -1 Indifferens: 0			jó: 1 Indifferens: 0
CÉLCSOPORTOK (Ld. II.3 fejezet eleje)	0-300	300-500	500-	erdő	szántó	gyüm./szőlő	Rét/leg.		beépített	Élénk Relief	Sok Csapadék (nyári félév)	Sok Napsütéses óra (nyári félév)	Vízközelség
1	-1	1	1	2	-1	1	0		-1	2	-1	1	1
2	1	0	-1	2	-1	1	2		-1	-1	-1	1	1
3	0	1	1	2	-1	1	1		-1	1	-1	1	1
4	0	0	1	2	-1	2	1		0	1	-1	1	1
5	0	0	0	2	-1	0	2		-1	0	1	1	1
6	0	0	-1	1	0	1	1		1	0	-1	1	1

A fiatalos hobby hegyikerékpáros (terepkerékpáros, MTB-s) amatőrök belföldről c. célcsoport területi preferenciái



**A Természetbúvár (tudományos érdeklődésű) c.
célcsoport területi preferenciái**



4. A TURISZTIKAI KISRÉGIÓK KONCEPCIÓJA ÉS LEHATÁROLÁSA

A Régió sokarcú kerékpár-turisztikai jövőképehez illeszkedve **kétszintű termék koncepcióra** van szükség. A **Régió (BKÜ) egésze** jelenti az egyik szintet, melyre az arculat-imázs, szervezés-fejlesztés, hálózatosság, stb. szempontjából egyaránt szükség van.

A Régió nagy és sokszínű ahhoz, hogy egyféle arculattal próbáljuk „eladni”, egyetlen szinten szervezzük. A tervezés megvalósítás, promóció és szervezés másik szintjét a **turisztikai kistérségek** jelentik. A Régió egészének koncepcióját a jövőkép (1. fejezet) célcsoportjait a 3. fejezet definiálta.

A jövőképben megfogalmazott sokarcú Kerékpáros Régió elemeit jelentő kistérségek számára a tervezői munka során értékelés és tudatos stratégiaválasztás során kerültek kijelölésre a versenyképes elemek és az a sajátos tematika, amellyel versenyképesek és figyelemfelkeltőek lehetnek.

A kistérségek lehatárolására az alábbi szempontok szerint került sor:

1. Természeti-táji adottságok
2. Kulturális emlékek, kultúra
3. Infrastruktúra, megközelíthetőség
4. Szerveződések (társulások, együttműködések, KSH kistérségek)

Az utolsó pont szerepét indokolja, hogy a belső elfogadottság, hitelesség és a további együttműködés belső támogatottsága rendkívül fontos a tervek megvalósításához és a létrejött rendszerek működtetése szempontjából. (A KSH kistérségi egységek ugyanakkor turisztikailag nem eladhatóak!)

A kistérségek lehatárolása kezdetben a kerékpáros turizmus és egyéb aktív turisztikai formák szempontjából történt meg, azonban a Régió szereplői és döntéshozói részéről határozott igény fogalmazódott meg, hogy a kerékpározásnál általánosabb turisztikailag releváns egységek jöjjenek létre. A területbeosztás módosítására és véglegesítésére már ennek szellemében került sor, így a létrejött turisztikai kistérségek minden turisztikai piacon releváns tervezési - szervezési és értékesítési (marketing) egysége, önálló arculattal.

A kistérségek termékstratégiái képezik alapját a részletes terméktervezésnek és minden kerékpáros vonatkozású jövőbeli fejlesztésnek a Régió területén. E tervek helyzetértékelésre és a térség szereplőivel történt egyeztetésekre építve meghatározzák az egyes területek fejlesztési irányát, eladható arculatát, célcsoportjait.

Mindez szükséges ahhoz, hogy a különböző terület egységek rendszerbe illeszkedve, egymással szinergiát eredményezve kerüljenek fejlesztésre, a versenyjelleg helyett az egyes térségek a kiegészítő jelleg, a kínálat régió szintű bővítése érvényesüljön.

E keretek figyelembevétele - a tervezői javaslat szerint - kötelező a regionális turisztikai, területfejlesztési és egyéb támogatásokhoz.

A kerékpáros kistérségek jelentik a Balatoni regionális kerékpár-turisztikai termékrendszer megvalósítási egységeit.

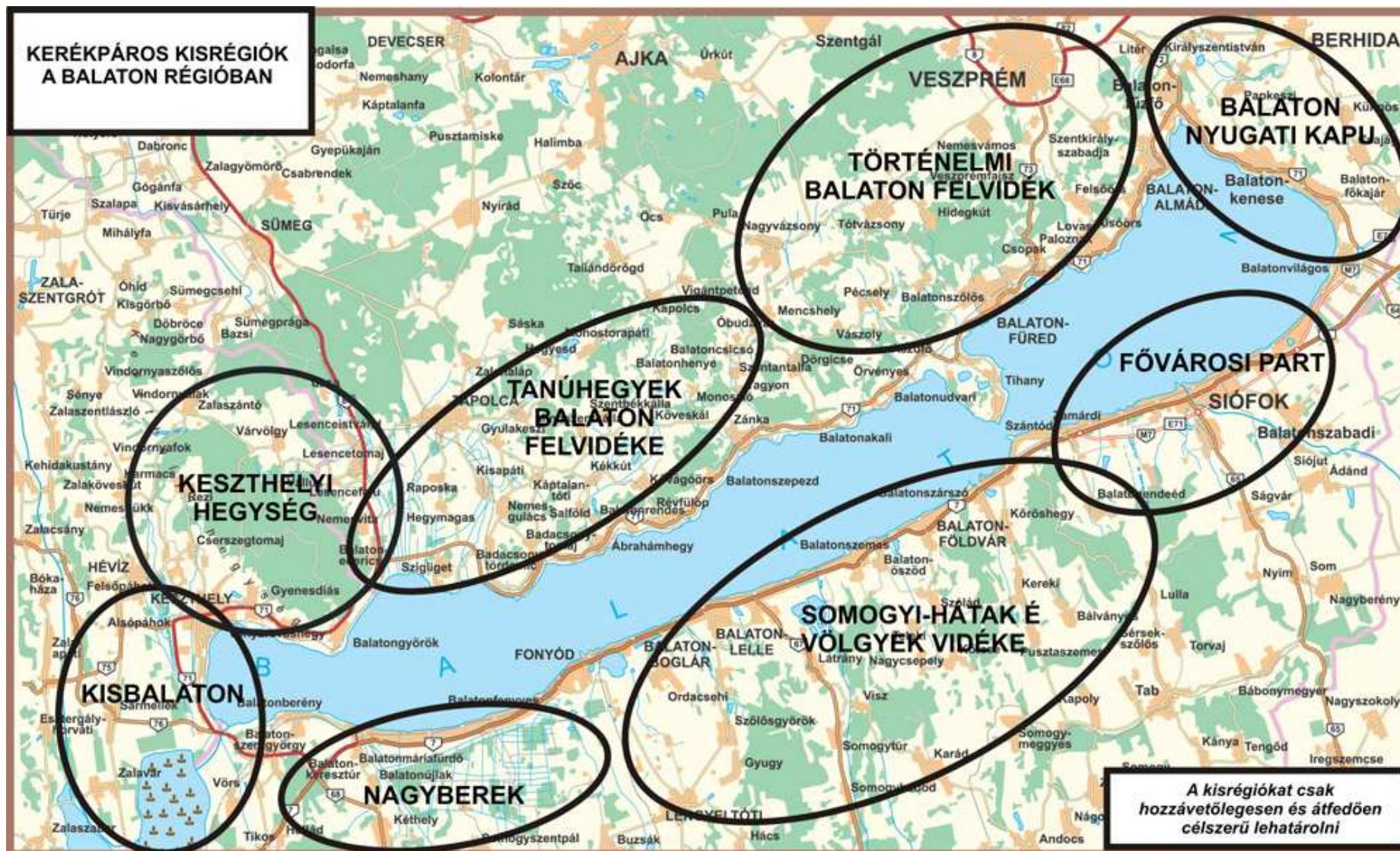
Ideális esetben a tervben szereplő regionális rendszer egyes (kistérségenkénti) elemeinek kiépítését (infrastruktúra + szolgáltatás + marketing) valamely helyi (kistérségi) szervezeti együttműködés (e célra létrejött konzorcium) valósítja meg. E megvalósításhoz a regionális és/vagy nemzeti szinttől támogatást kap, amennyiben az erre vonatkozó regionális tervben (marketingstratégia, promóciós terv, termékterv, arculati terv) szereplő keretekhez illeszkedik.

A kistérségenként elkészült termékstratégiákban megjelenik az adott **terület jellemzése**, a térség **erősségei-gyengeségeinek elemzése** a kerékpározás szempontjából, ajánlott **arculat**, **termékkosarak** és **szlogen** a marketingkommunikációhoz. Minden kistérségi esetben meghatározásra kerültek a releváns **célcsoportok** és a kerékpáros **útvonalvezetés tematikája**.

Az adottság-értékelés és a stratégiaalkotás során sok esetben nem elválaszthatóak a kerékpár turisztikai lehetőségek az adott térség általános turisztikai helyzetelemzésétől. Éppen ezért sok esetben az ajánlható termékkosarak nem kifejezetten a kerékpárosokra, hanem egyéb célcsoportokra szabottak. A kerékpározásra kevésbé specializálható térségek – ld. Kistérségek pozícionálása c. III.3. sz. fejezet – esetében különösen gyakori az egyéb célcsoportokra szabott termékkosarak megjelenítése.

4. Táblázat: A Balaton Régió turisztikai kistérségeihez tartozó statisztikai kistérségek (sárga kiemeléssel, ahol a kerékpározás elsődleges turisztikai termék lehet)

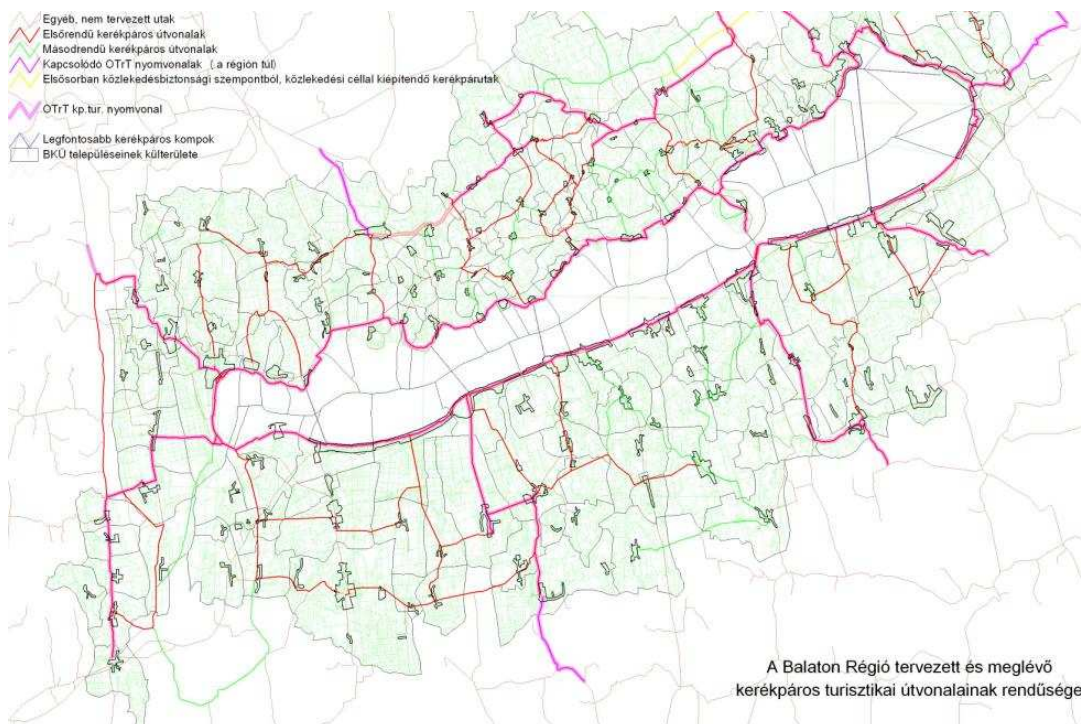
Száma	Kistérség	KSH Kistérség (részben érintett kistérség)
1.	Nagyberek	Fonyódi, Lengyeltóti, Marcali
2.	Kis-Balaton	Keszthelyi, Zalakarosi
3.	Keszthelyi hegység	Keszthelyi, Hévízi, Sümegi, Tapolcai
4.	Tanúhegyek felvidéke	Tapolcai, Sümegi
5.	Történelmi Balatonfelvidék	Balatonfüredi, Veszprémi
6.	A Balaton Keleti kapuja	Balatonalmádi, Siófoki
7.	Fővárosi Part (a név egyeztetés alatt)	Siófoki, Balatonföldvári
8.	Somogyi dombok	Balatonföldvári, Siófoki, Lengyeltóti
+	Tihanyi-félsziget speciális egysége	
	KISRÉGIÓKON ÁTÍVELŐ TEMATIKUS UTAK	Érintett kerékpáros turisztikai kistérség
1.	Bringakörút	Minden kistérség
2.	Veszprém – Művészetek völgye	A Balaton-felvidéki kistérségek



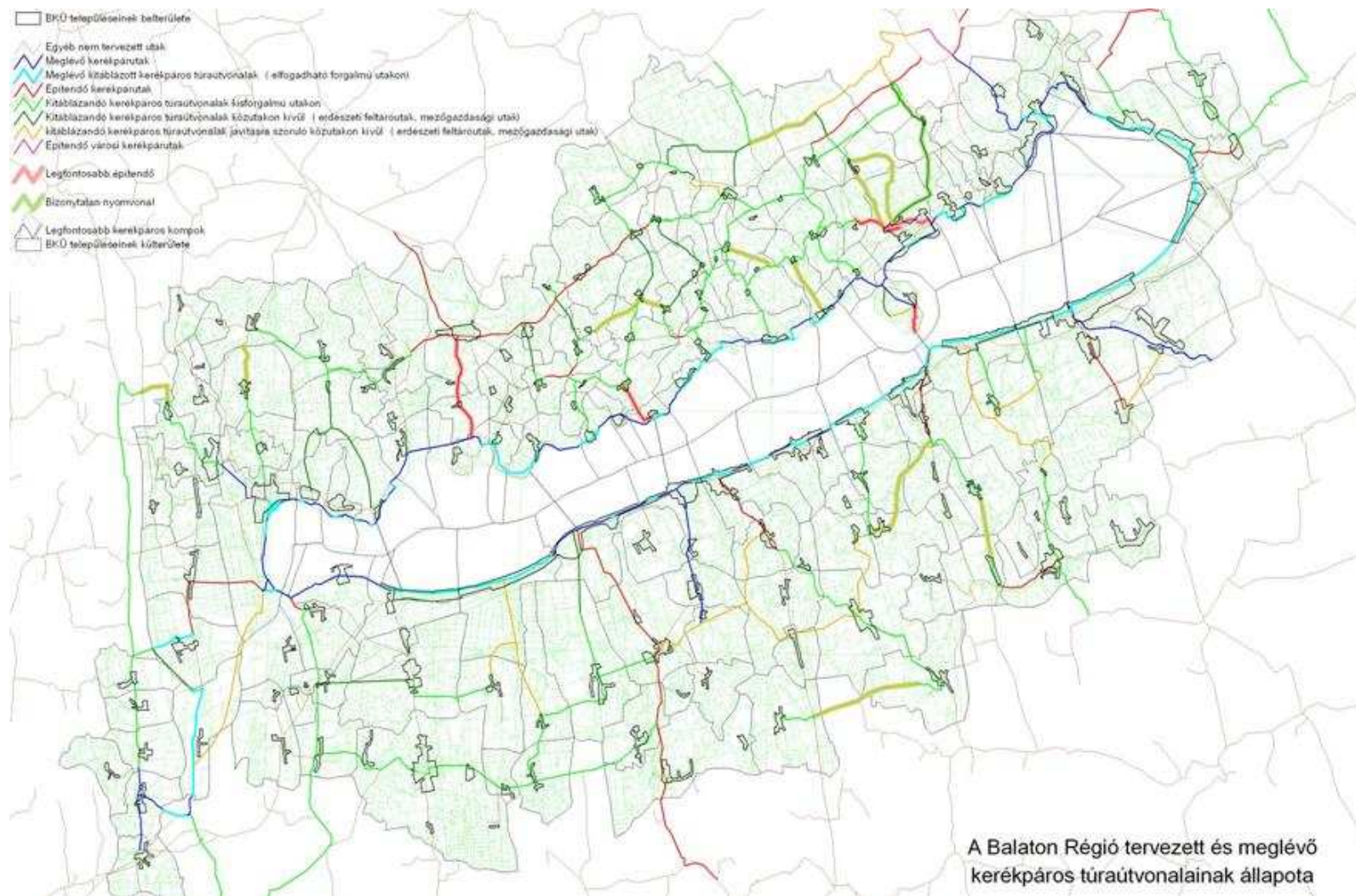
5. A TURISZTIKAI KISRÉGIÓK TERMÉKSTRATÉGIÁI

A fejezet a Balaton Régió kerékpár-turisztikai termékadottságainak összegző értékelését követően tartalmazza minden egyes turisztikai kistrégió rövidített marketing alapú termékstratégiáját és rögzíti a legfőbb fejlesztési tennivalókat. E kerékpáros turizmus kistrégió szintű tervezése biztosítja azt, hogy e fejlesztések megfelelő hatékonysággal, profil tekintetében és térben (pl. utak) egyaránt egymáshoz illeszkedve valósuljanak meg, hogy a Régió sokszínűségére építve, de színvonalában és hatékonyságában egységesen professzionális lehessen a jövőben a kerékpáros turizmus vonatkozásában. Az egyes turisztikai kistrégiók célcsoport orientált, a területre definiált tematika köré szervezett útvonalhálózata jön létre, melyhez a szükséges szolgáltatások, szervezeti hálózat, egységes marketing is kapcsolódik. A kistrégiós hálózatokat, mint egyedi arculatú részrendszereket a part menti kerékpárút gyűrű kapcsolja rendszerbe, bár általában törekedtünk a háttérterületeken is a kistrégiók közti kapcsolatok megteremtésére. A kistrégiós stratégiák csak a kistrégió sajátosságait rögzítik a terület egészére érvényes megállapításokat nem ismételik, csak amennyiben az fokozottan érvényes az adott tájegységben.

E tervezési fázis stratégiai fázisban rögzíti a javasolt kerékpárutak főbb vonalait, ezek nyomvonalának pontosítása azonban még további útbejárást, alternatív nyomvonalak feltárását és végül részletes tervezést igényel.

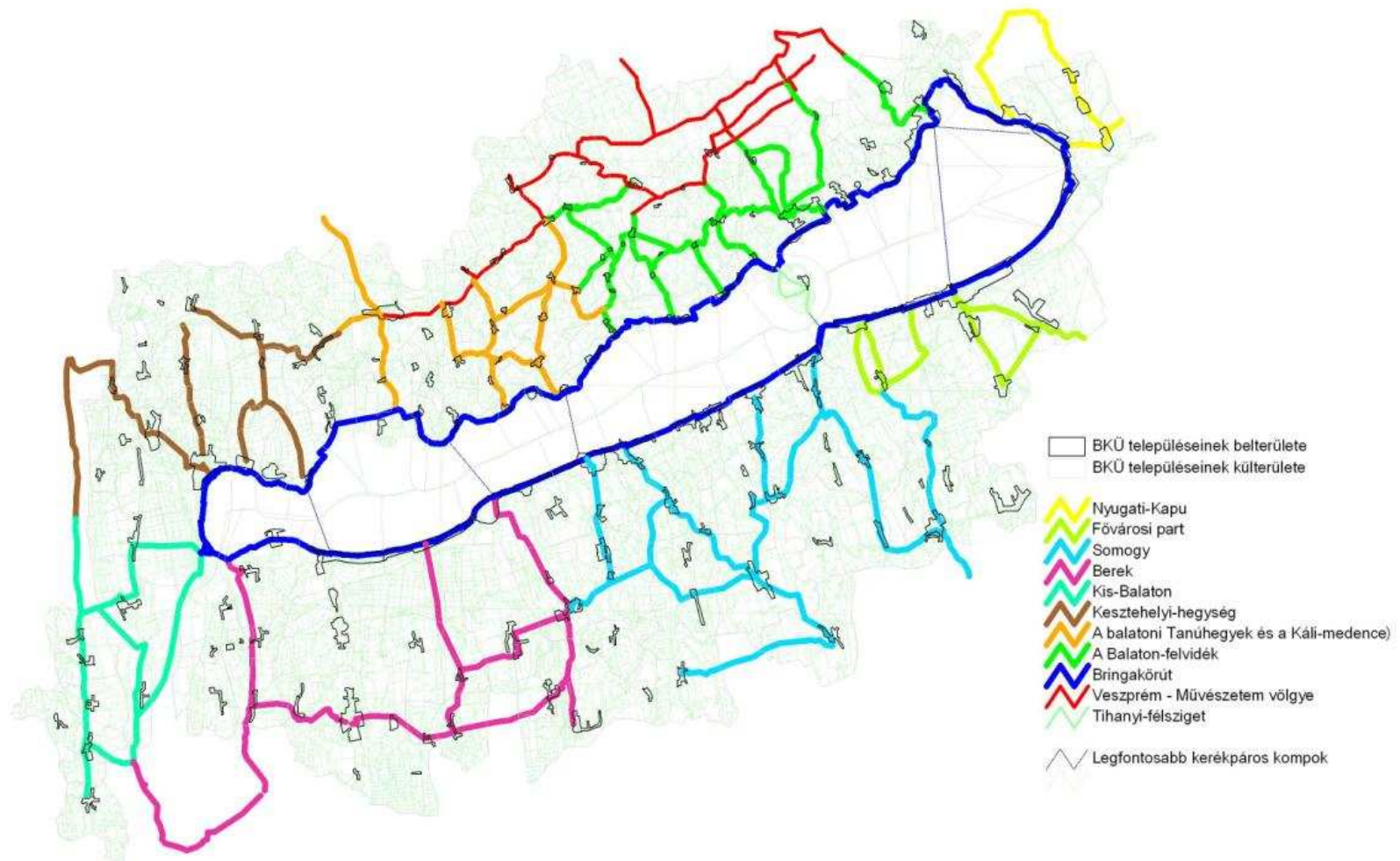


Az A3-A2 méretű eredeti ábrát ld. az anyag mellékletében, a térképek e projekt által létrehozott térinformatikai adatbázisból alakíthatók ki.



Az A3-A2 méretű eredeti ábrát ld. az anyag mellékletében, a térképek e projekt által létrehozott térinformatikai adatbázisból alakíthatók ki.

A Balaton Régió tervezett kerékpáros túraútvonalai kerékpáros turisztikai kistérségek szerint (az egyes kistérségek közötti lehatárolás csak hozzávetőleges!)



Az A3-A2 méretű eredeti ábrát ld. az anyag mellékletében, a térképek e projekt által létrehozott térinformatikai adatbázisból alakíthatók ki.

1. NAGYBEREK



A Balaton Nagyberek a Balaton korábbi homokzátonnyal elváló öbléből természetes feltöltődéssel, majd a mocsár mesterséges lecsapolásával vált mezőgazdasági, erdészeti területté, de karakterét ma is meghatározza a víz valamikori, ill. a csatornában megjelenő mai jelenléte, illetve a vízkedvelő növényzet, pl. nádasok domináns jelenléte.

A terület nagy része jelenleg a korábbi Balaton-Nagyberek Állami Gazdaság kezelte, és privatizáció révén ma magántulajdonban van. A területen elsősorban legeltető állattartás, vadászatra használt erdőterületek és számos még ma is időszakosan ízzel borított terület, nádasok, nedves rétek, erdők találhatóak, ahol kiemelkedően sok vadon élő állat látható. Kiemelkedő a madárvilág értéke.

A terület táji természeti értékeivel ma is fontos vonzerővel rendelkezik a környező települések (Balatonfenyves, Fonyód, Balatonmáriafürdő, stb.) üdülői, látogatói számára, amit támogat a területet átszelő többnyire aszfaltozott autóforgalom elől elzárt útja, illetve a Balatonfenyvesről Táska községbe közlekedő (vasúti pálya vezet továbbá Csiszta-Pusztá gyógyfürdőhöz, Somogyzentpálra) keskeny-nyomközű vasút. A területi közepétől kissé délre található a Fehérvíz tájvédelmi körzet

A területet a szomszédos kerékpárosok ma is intenzíven látogatják. Tágabb használatához a kerékpáros használati jogok tisztázása szükséges.

Érintett települések:

Egészében: Fonyód, Balatonfenyves, Balatonmáriafürdő, Somogyszentpál, Táska, Balatonberény, Csisztapuszta, Balatonkeresztúr,

Részben: Buzsák, Marcali, Balatonszentgyörgy, Kéthely, Nikla, Balatonberény

Egyediség és annak indoklása:

A vízivilág nyomait tükröző vizes területek, legelők beépítések nélkül...

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	A környező parti települések üdülői számára ismert és kedvelt terület	Országos, regionális ismertsége nincsen.
Táji jellemzők	Kiemelkedően vonzó táj: Sajátos berek világ, vizes élőhelyekkel csatornákkal legelőkkel beépítésektől megkímélve	
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)		A Balatoni körgyűrűn kívül csak elvétve.
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte	Kerékpározásra alkalmas, autóforgalomtól jellemzően elzárt aszfaltozott utak vannak, földutak.	Kerékpáros közlekedési jogosultság bizonytalan. Jelenleg csak a part mentén van épített kerékpárút
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Balatonfenyves – Táska kisvasút.	A területen lévő települések közül megbízhatóan csak a vízparti településeken találhatóak vendéglátóhelyek.

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	Kisvasút megszüntetése További beépítések pusztítják a táj értékeit
Infrastruktúra	
Egyéb	A korábbi ÁG jelenlegi tulajdonosa lezárja a kerékpáros közlekedés elől a területet

Útvonalvezetés tematikája

A lápi, bereki hangulatot jelző természet-közeli helyszínek összekapcsolása.

Ajánlott termékkosár:

Név	Vízi világ nyomai
<i>Vezérelv</i>	Vizes területek, nádasok, állatvilág élőhelyeinek, csatornák felfűzése, kilátás e területre.
<i>Vonzerők</i>	Csatornák, Fehérvíz Természetvédelmi terület, Zichy Csatorna, erdők, legelők, kisvasút egyéb nedves élőhelyek.
<i>Célcsoport</i>	

Név	Erdők – szőlők a Berek körül
<i>Vezérelv</i>	A Nagyberek körüli dombok erdővel, szőlőkkel, amelyekről kilátás nyílik a berekre
<i>Vonzerők</i>	Fonyódi hegy panorámával, Csiszta-Puszt (fürdő), Marcali hát erdőterület szőlői
<i>Célcsoport</i>	

Az arculat szlogenje(i):

„A Balaton öbléből született föld“

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

1. Természetbúvár (tudományos érdeklődésű)
2. Kisgyermekes családok
3. Fiatal családok gyermek nélkül vagy nagyobb gyermekkel
4. Városi fiatalok társasága (vidám „kikapcsolódása”)

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- A Nagyberek és környezetének gazdaság tulajdonában lévő aszfaltozott és nem aszfaltozott útjain a kerékpáros közlekedés formális engedélyezése az önkormányzat segítségével.
- Rossz minőségű rövid szakaszok minőségjavítása (rendszerbe bevont földutak esetében)
- Kerékpározásra alkalmas utak kitéblázása, (irányjelző és információs táblák térképpel)
- A kerékpárszállítás lehetőségének megteremtése a Balatonfenyvesi (üzemi) kisvasúton.
- Térkép kialakítása a területről.

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

Építendő új, önálló kerékpárút hossza:	A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.
Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:	
Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

2. KIS-BALATON



A Kis-Balaton, a Balaton valamikori öble, védett vizes élőhelyei révén válik az öko-turizmus egyik célpontjává.

Jellemzői:

- Vadvízi világ a Balaton korábban feltöltött lecsapolt, majd újra vízzel borított hajdani öble.
- Vizes élőhelyek
- Európai híru madárvilág
- Szigorúan védett természeti területek
- Wellness – Zalakaros, környező zöld dombok

Kerékpáros turizmus fontossága:

A területen a kerékpározás elsősorban kiegészítő jellegű turisztikai kínálatot jelent bár a vizes élőhelyek megközelítésének egyik ideális eszköze a kerékpár.

Érintett települések:

Egészében: Keszthely, Zalakaros, Fenékpusztá, Alsópáhok, Sármellék, Zalavár, Zalasabár, Nagyrada, Garabonc, Balatonmagyaród, Zalakomár,

Részben: Balatonszentgyörgy, Hollád, Szegerdő, Főnyed, Vörs, Alsópáhok, Zalaapáti, Szentgyörgyvár,

Egyediség és annak indoklása:

-

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	Öko-turisztika híressége, Zalakaros híres	
Táji jellemzők	Vizes élőhelyek, ritka védett madarak, körben dombok	Tájképi kilátást, látványt nyújtó terület ritka.
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)	Egyes szakaszok már vannak (Balaton mellett, Zalakaros környékén)	
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte	Sok ilyen van, (főleg gátak útjai) kijelölésük főleg egyeztetést igényel.	
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Termálfürdő	Szolgáltatások csak hiányosan állnak a rendelkezésre.

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	Fokozódó motorizáció a ma még kerékpározható közutakon.
Infrastruktúra	A természetvédelmi hatóságok szigorítása ellehetetleníti a védett területeken a kerékpáros közlekedést.
Egyéb	

Útvonalvezetés tematikája

A vizes élőhelyeket, természeti egyéb kincseket összekötése, a madarak fészkelő helyeinek figyelésére alkalmas helyszínek felfűzése.

Ajánlott termékcsomag:

Név	„Vízvilág nyomában”
Vezérelv	Vizes élőhelyek, természeti helyszínek összekapcsolása, bemutatásra alkalmas helyszínek beiktatásával.
Vonzerők	A Tavon átvezető gát Zalavárnál, Balatonmagyaród – Kányavári sziget, Zalakarosi termálfürdő, Fenékpuszt, Balaton múzeum (Keszthely), stb.
Célcsoport	Kisgyermekes családok, Családok gyermek nélkül, fiatalos hobby hegyikerékpáros kezdők belföldről, Természetbúvár (tudományos érdeklődésű), Városi fiatalok társasága.

Az arculat szlogenje(i):

„Vízi világ vadonja”

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

1. Természetbúvár (madármegfigyelők)
2. Fiatal családok gyermek nélkül vagy nagyobb gyermekkel
3. Fiatalos hobby hegyikerékpáros (terepkerékpáros, MTB-s) amatőrök belföldről

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- Hiányzó szakaszokon kerékpárút építés
- Alkalmos földutak, gátak kijelölésének engedélyeztetése
- Átkötő földút szakaszok minőségjavítása

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

Építendő új, önálló kerékpárút hossza:	A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.
Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:	
Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

3. KESZTHELYI-HEGYSÉG

A Térség kerékpár-turisztikai szempontból önálló célterületnek tekinthető. A téregység két kisebb vonzerőt jelentő tájelem köré koncentrálódik, melyek összekapcsolását az indokolja, hogy mind kettő a Balaton part - egymáshoz közeli – háttérterületének tekinthető, s mint ilyenek ideális kerékpározási célpontot jelentenek a Balaton parton üdülő turisták számára.

A Keszthelyi hegység alacsony, mégis változatos domborzatú középhegység gazdag vegetációval, illetve a Zalai dombvidék termálfürdőikkel színesített tája.

A Balaton központja Keszthely, másik ismert település a meleg vizű taváról ismert Hévíz.

Jellemzői:

- Balaton menti hegyvidék (mész- dolomit) változatos domborzat
- Történelmi hangulatú város, kulturális központ
- Sok erdő városhoz közel
- Kerékpározásra alkalmas erdei utak
- Hévíz - wellness

Kerékpáros turizmus fontossága: A területen a kerékpározás meghatározó kerékpáros kínálat lehet a vízparti pihenés, városnézés-kulturális programok vagy éppen a wellness mellett.

Érintett települések:

Egészében: Keszthely, Hévíz, Balatongyörök, Vonyarcvashegy, Sümeg, Sümegprága, Uzsa, Lesenceistvánd, Nemesvita Balatonederics, Cserszegtomaj, Vállus, Vár völgy, Zalaszántó, Sümegcsehi, Zalaszántó, Gyenesdiás, Rezi, Zalaköveskút, Vindornyafok, Vindornyalak, Bazsi, Nagygörbő, Kisgörbő, Vindornyaszőlős, Zalaudvarnok

Részben:

Egyediség és annak indoklása:

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	Balaton közelség hatása (sok turista) Kiadványok, internetes honlapok	A Balatonon nyaralók közül kevesen ismerik e háttérterületeket Erős szezonáltság
Táji jellemzők	Erdei – hegyi környezet, védett területek Balaton i tájkép és zárt erdőrengetegek. Kerékpározásra alkalmas változatos terület	Sok helyen zsúfolt beépítés a hegység körül
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)	Több helyen már meglévő, illetve tervezett kerékpárút fejlesztési Balaton körüli kerékpárút Hévíz területén kerékpározásra alkalmas utak	A kerékpárutak szakaszossága és kiépíthetősége
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte		A Balaton közelében a közutak forgalmasak és nem a biztonságos alkalmasak kerékpározásra
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Nagy számú vendéglátó és szálláshely, magas színvonalú i	Kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatások, kerékpáros-barát vendéglátás hiányzik Programok rendezvények csak a főszezonban Tematikus utak, illetve garantált programok hiánya

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzóerő, környezet	A Balaton image-e nem változik és továbbra is csak vízparti üdülőhelyként jelenik meg hazánk turisztikai kínálatában. Fokozódó beépítés Az erdészet, NP elzárkózik a kerékpározás engedélyezésétől az erdei területeken.
Infrastruktúra	A háttér programok megvalósulhatatlansága miatt a szezon továbbra is max. 3 hónap.
Egyéb	Folytatódik az eddig jól bevált gyakorlat: alacsony színvonalú szolgáltatásokért magas ár ⇒ csökkenő turistaérkezések

Útvonalvezetés tematikája

Az útvonal vezetésének logikája, hogy a Balaton parttal ill. Keszthely belvárosával összekapcsolja a terület vonzóerőit, lehetőleg oly módon, hogy körtúra jellegű legyen. A nyomvonal vezetés tervezésekor törekedni kell, a biztonság feltételeire és, hogy:

- alacsony forgalmú utak
- erdőre kilátást nyújtó útszakaszok legyenek bekapcsolva,
- öko-turizmussal kapcsolatos szolgáltatások, létesítmények (pl. lovaglás, horgászat) kerüljenek bele a rendszerbe.

Ajánlott termékkosár:

<i>Név</i>	„Keszthelyi hegység hegyi túra”
<i>Vezérelv</i>	Kössük össze a hegyekben található természeti látnivalókat, erdőket, réteket, hegytetőket, kilátókat a Balaton parti élményekkel. Keszthely városközponti indulás és/vagy érkezés.
<i>Vonzóerők</i>	Keszthelyi hg. hegyei völgyei, kilátói, Sümegi vár (kilátás a hegyekre), Tátika, Rezi vár, stb.
<i>Célcsoport</i>	Kisgyermekes családok, Családok gyermek nélkül(6), fiatalos hobby hegyikerékpáros kezdők belföldről, Természetbúvár (tudományos érdeklődésű) Városi fiatalok társasága.

Az arcukat szlogenje(i):

„Történelem és zöld hegyek a Balaton nyugati sarkában”

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

1. Fiatalos hobby hegyikerékpáros (terepkerékpáros, MTB-s) amatőrök belföldről
2. Természetbúvár (tudományos érdeklődésű)
3. Kultúrvándor

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- Erdészeti utak használatának és kijelölésének egyeztetése
- Kiegészítő szakaszok építése
- A Keszthelyi és hévízi települési kerékpárutak terveivel való harmonizáció

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

<i>Építendő új, önálló kerékpárút hossza:</i>	<i>A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.</i>
<i>Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:</i>	
<i>Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:</i>	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

4. A BALATON-FELVIDÉKI TANÚHEGYEK ÉS A KÁLI-MEDENCE VIDÉKE

A térség élénk domborzatú, legjellegzetesebb, Európában egyedülálló domborzati jelenségét a Tapolcai-medence síkjából kiálló tanúhegyek jelentik. A Káli-medence enyhén lankás, jól tagolt hegyvonalatok szegélyezik elsősorban északról és délről, önmagukban is számos érdekességet rejtnek (pl. kőtenger, bazalttavak).

Jellegzetes és változatos tájhasználat jellemzi, melynek a fő karakterét a szőlőművelés adja, de szintén gazdagon fordulnak gyepes és erdős területek is. Előfordulnak kiterjedt vízes rétek, időszakosan vízborított területek is mind a Káli- mind a Tapolcai-medencében. A művelés által kialakított igazi kultúrtáji karaktert csak fokozza az ősi falvak településképe és a hegyeken található várromok. A tájképet az utóbbi évtizedek növekvő beépítései sem tudták végérvényesen megbontani. Összességében hazánk legmagasabb tájképi értékkel rendelkező jelentős kiterjedésű tája.

A kistérségben található Tapolca városai is, melyek Tavas-barlangjával és hangulatos kis belvárosával szintén jelentős és a környező tájhoz illő vonzerőt képviselnek.

A kistérség kerékpározható útvonalai nagyrészt lankásak, de a tanúhegyekre felkapaszkodó vagy a szőlőhegyeken átkötő szakaszok ritkán nagyon meredek lehetnek. Az utak mellett takarás sokszor nem biztosított.

A térség közúti sűrűsége sajnos jelentős forgalommal terhelt. Ezért nagyon fontos a településeket összekötő jó minőségű földutak feltárása, és engedélyeztetése.

A Káli-medence északi részén több jól járható, árnyas erdészeti feltáró út illetve egyéb földút is fut ki a Veszprém-Tapolcai út irányába. Ezek fontos átkötő szerepet tölthetnek be a többi kistérség irányában. Egyúttal ez a kistérség terepei kerékpározásra leginkább alkalmas térsége, egyébként a kistérség egészében nem kifejezetten e célcsoport számára lehet vonzó.

Tapolca és a Balaton parti települések jó kiindulópontot kínálnak a túrákhoz, melyek több balatoni átkeléssel is színesíthetők.

Érintett települések:

Egészében: A Keszthelyi-hegységtől keleti lábától (a Lesence pataktól, azaz Tapolcától) a Nivegy-völgyig (Nagyvázsony-Zánka útig) pár település kivételével tulajdonképpen minden település érintett lehet.

Részben: Gyulakeszi, Kisapáti, Káptalantóti csak részben érintettek a közútjaik jelentős forgalma miatt.

Egyediség és annak indoklása:

A tájképi értékek és a bazalt tanúhegyek jelensége Európában is egyedülálló vonzerőt képvisel.

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	Tapolcáról, a tanúhegyekről és a Káli medencéről van kialakult pozitív imázs a hazai közvéleményben	A külföldi közvéleményben nem eléggé ismeret.
Táji jellemzők	Tanúhegyek, tájhasználat, borkultúra, településképek, nemzeti parki bemutatóhely	
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)		A parton kívül jelenleg a Káli medence „főútján” van kitáblázás, de ez a forgalom miatt nem szerencsés, elkerülő szakaszokat kell feltárni. A forgalmas utak miatt nehéz kapcsolatot teremteni Tapolca, a Balaton part és a Káli medence között. Nem kerülhető el az útépités.
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte	A terület északi részén jó minőségű erdészeti feltáró utak és egyéb utak találhatóak. Vélhetően szintén kijelölhetőek utak a települések közötti szőlőhegyeken	Kevés kiserőmű út található, nem kerülhető el az építés.
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Nagy számú vendéglátó és szálláshely. Több egész éves vonzerő.	Kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatások, kerékpáros-barát vendéglátás hiányzik

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	Rendkívül nagy veszélyt jelent a jelenlegi Balaton törvény és az Országos Területrendezési Terv előírása, mely szerint egy, a zsúfolt északi parti területeket elkerülő, jelentős forgalmat levezető utat kell kialakítani a Veszprém-tapolcai útból, melyről a jelenlegi kiserőmű Balaton-felvidéki közutakon lehet majd lejutni a Balaton partra. Fokozódó beépítés
Infrastruktúra	Tovább erősödő forgalom. Az erdészet, NP elzárkózik a kerékpározás engedélyezésétől az erdei területeken.
Egyéb	

Útvonalvezetés tematikája

Nagyon fontos tényező a forgalmas szakaszok elkerülése alternatív szőlőhegyi és erdei utakon, és egyes esetekben kerékpárút építéssel. Fontos, hogy megvalósulhasson a kapcsolat a Tapolca és a parti tanúhegyek, valamint a part és a Káli-medence között. Tapolca és a Káli-medence közötti biztonságos kapcsolat kiépítése a nagy forgalom indukálta költséges építési igények miatt csak egy későbbi ütemben képzelhető el.

Ajánlott termékkosár:

Név	Tapolcától a partra
Vezérelv	Tapolca városának összekötése a Balaton-parttal. Az útvonalaknak fel kell tárnuk a Tapolcai-medence néhány tanúhegyét is.
Vonzások	Tapolca város (Tavas-barlang, Malom és malomtó, Városi múzeum, Batsányi János szülőháza), tanúhegyek (Szentgyörgy-hegy, pincék, présházak közöttük műemlékek), a part látnivalói Szigligettel és a Badacsonnyal.
Célcsoport	Kultúrvándor, természetbúvár, városi fiatalok

Név	Káli medencei túra
Vezérelv	A Káli medence összekötése a Balaton parttal, valamint a Művészetek völgyének településeivel és a Balaton-felvidék keleti részével. Mindezt úgy, hogy közben feltárjuk a medence legfontosabb természeti és kulturális értékeit.
Vonzások	Kőtenger, templomromok, műemléki templomok, tájházak és népi lakóházak, szőlőhegyek pincékkel és présházakkal, nemzeti parki látogatóközpont (állatbemutatóval)
Célcsoport	Természetbúvár, kultúrvándor, városi fiatalok, kisgyermekes családok, családok

Az arculat szlogenje:

„Keresztül-kasul az ország legszebb táján”

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

- Kultúrvándor
- Természetbúvár
- Városi fiatalok
- Családosok
- Kisgyermekes családok

A fejlesztéssel kapcsolat tennivalók:

- Alternatív szőlőhegyi útvonalak feltárása
Legfontosabb: Szentbékálla-Balatonhenye-Monoszló
- Legfontosabb, 2013-ig megépítendő útépitések előkészítése és források előteremtése (pályázat):
Tapolca-Szigliget, Révfülöp-Kővágóörs
- További megépítendő útépitések előkészítése és források előteremtése (pályázat)
kisebb szakaszok a Káli-medence „főútja mentén
- Erdei feltáró utakon és egyéb nem közutakon áthaladó szakaszok engedélyeztetése
- Közúti kitéblázások engedélyeztetése
- 2013. után kiépítendő szakaszok előkészítése
Tapolca-Monostorapáti (nem turisztikai közlekedési és közlekedésbiztonsági céllal is), Káptalantóti-Tapolca

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

Építendő új, önálló kerékpárút hossza:	<i>A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.</i>
Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:	
Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

5. TÖRTÉNELMI BALATON-FELVIDÉK

A térség élénk domborzatú, erdőkkel, gyepekkel gazdagon borított. A tájban itt is vannak markáns kultúrelemek a falvak környékét borító szőlőhegyek miatt. Továbbá több várrom és értékes településképpel rendelkező falu is található a kistérségben.

A közutak forgalmi szempontból általában alkalmasak kerékpározásra, csak kevés építendő szakaszt igényel. A kerékpáros útvonalai gyakran válhatnak erdei és más nem közutakra, gyakran vezetnek erdős területeken. A kistérség kerékpáros útvonalait gyakran nehezítik meredek emelkedők.

Veszprém és a Balaton parti települések jó kiindulópontot kínálnak a túrákhoz, melyek több balatoni átkeléssel is színesíthetők.

Érintett települések:

Egészében: A Nivegy-völgy (Zánka-Nagyvázsonyi közút) településtől a Balatonalmádi-Szentkirályszabadja-Veszprém közút, valamint a Veszprém-Tapolcai közút és Balaton part által határolt térség minden települése érintett.

Részben: A fenti térségből Felsőörs.

Egyediség és annak indoklása:

Egyedi táji hangulatot jelent a víz, az erdők és a szőlőhegyek több kilátópontból gyakran előtáruló együttese.

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	A kistérségről van kialakult és pozitív imázs a hazai közvéleményben	A külföldi közvéleményben nem eléggé ismeret.
Táji jellemzők	Tanúhegyek, tájhasználat, borkultúra, településképek	
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)		A parton kívül jelenleg Veszprém és balatonalmádi között van épített kerékpárút
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte	Sok kistforgalmú közút és bevonható jó minőségű nem közút.	Több városi (Balatonfüred, Veszprém) szakaszon is kellene útépitést folytatni.
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Nagyszámú vendéglátó és szálláshely. Több egész éves vonzerő.	Kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatások, kerékpáros-barát vendéglátás hiányzik

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	Rendkívül nagy veszélyt jelent a jelenlegi Balaton törvény és az Országos Területrendezési Terv előírása, mely szerint egy, a zsúfolt északi parti területeket elkerülő, jelentős forgalmat levezető utat kell kialakítani a Veszprém-tapolcai útból, melyről a jelenlegi kistforgalmi Balaton-felvidéki közutakon lehet majd lejutni a Balaton partra.
Infrastruktúra	Az erdészet, NP elzárkózik a kerékpározás engedélyezésétől az erdei területeken.
Egyéb	

Útvonalvezetés tematikája

Veszprém, Nagyvázsony összekötése a Balaton-parttal a Káli-medencével. Cél, hogy a lehető legtöbb vonzerőt és potenciális útvonalat felfűzve egy igazi és sűrű hálózat alakuljon ki, méltóan ahhoz, hogy a térségben elsődleges turisztikai termék a kerékpározás.

Ajánlott termékkosár:

<i>Név</i>	Nivegy-völgyi túra
<i>Vezérelv</i>	A Nagyvázsony-Zánka között Nivegy-völgy feltárása
<i>Vonzerők</i>	Nagyvázsony (vár, postamúzeum, pálos kolostorromok), a völgy falvaiban templomok, templomromok, mósóházak, pincék, prэшázak, tájházak, kilátók, hegyestűi bemutatóhely
<i>Célcsoport</i>	Kultúrvándor, természetbúvár

<i>Név</i>	Barangolás a Balaton felvidéken
<i>Vezérelv</i>	Hálózatos „céltalan” barangolás a kisforgalmú Balaton-felvidéki utakon, gyönyörű falvakban
<i>Vonzerők</i>	Dörgicsék, Vászoly, Pécsely, Barnag, Aszófő, Örvényes, Balatonudvari, Vöröstó templomai, templomromjai, kálvária, temetők, pincék és prэшázak.
<i>Célcsoport</i>	Kultúrvándor, természetbúvár

<i>Név</i>	Természeti túra a Balaton felvidéken
<i>Vezérelv</i>	Túrázás közutakon kívül Balatonszőlős, Balatonfüred és Veszprém közötti térségben
<i>Vonzerők</i>	Erdők, gyepek, Fajszi kálvária, Veszprém vonzerői
<i>Célcsoport</i>	Természetbúvár, fiatalos hegyikerékpáros

Az arculat szlogenje:

„„Reggel vár, délben erdő, este borospince”

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

1. Természetbúvár
2. Kultúrvándor
3. Fiatalos hegyikerékpáros (hobby)

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- Alternatív szőlőhegyi útvonalak feltárása
Vászoly-Örvényes és Hidekút-Balatonszőlős között
- Legfontosabb, 2013-ig megépítendő útépitések előkészítése és források előteremtése (pályázat):
Balatonfüred belterület és Balatonfüred-Balatonszőlős
- Erdei feltáró utakon és egyéb nem közutakon áthaladó szakaszok engedélyeztetése
- Közúti kitáblázások engedélyeztetése az első rendű utaknál
- A másod rendű utak kitáblázása előtt forgalmi felmérésekre van szükség, és újra kell

vizsgálni a kerékpározhatóságot a burkolat szélességének függvényében is. Ezek az utak ugyanis nagytöbbségében közepes forgalommal terheltek a legfrissebb 2008-as forgalmi adatok alapján.

- 2013. után kiépítendő szakaszok előkészítése
*Tapolca-Monostorapáti (nem turisztikai közlekedési és közlekedésbiztonsági céllal is),
Káptalantóti-Tapolca*

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

Építendő új, önálló kerékpárút hossza:	A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.
Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:	
Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

6. A BALATON KELETI KAPUJA

A kistrégió a Balaton Budapesthez legközelebb fekvő részén van (vonattal és autóval). Csak a parti kerékpárút és egy belső út kerékpározható, de köztük nincs összeköttetés. A nagy forgalmi terhelés miatt ezt csak építéssel lehetne megoldani, ill. alternatív nem közúti szakaszokat kellene feltárni, melyek megfelelnek az országúti kerékpárosok igényeinek is.

A kistrégió önmagában elsősorban az egy napra vagy akár csak egy délutánra Budapestre érkező kerékpárosoknak kínál lehetőségeket. A települései emellett az átfedések miatt más kistrégióknak is részei, és mint ilyenek természetesen más kistrégiók komplexebb kerékpáros turisztikai termékeinek is részei lehetnek (Bringakörút, Balaton-felvidék, Fővárosi part).

A kistrégióban meghatározó élményt jelentenek a keleti-parti lösz magas partok, számos kilátópontot kínálnak (parton kerékpározók számára ezek nem mind jól megközelíthetők, a tárolási lehetőségek, kijelölt útvonalak hiánya miatt).

A parttól távolabb fekvő táj jellegzetessége a határozott mezőgazdasági karakter, de erdők és szőlők itt is gyakran előfordulnak a többi balatoni tájhoz hasonlóan. A lankás tájat jó kilátópontokkal rendelkező kiemelkedések tarkítják. A falvakban műemléki épületek találhatók.

A kistrégió parti útvonalainak fontos eleme a balatoni átkelés, mely a Siófok-Balatonalmádi, vagy Balatonkenese-balatonalmádi viszonylatban valósulhat meg, így zárva a kerékpáros pályát. Minderre „A legkisebb kör” szlogen is építhető (összevetésben a Bringakörút „nagy körével”, és a keleti, illetve a keleti medencére építhető „kiskörökkel”).

A többi kistrégiótól eltérően itt egyes szakaszok kitűnő terepet kínálnak az országúti kerékpározásra. A térségben a kerékpározás csak kiegészítő kínálati elem lehet.

Érintett települések:

Egészében: Balatonalmádi, Balatonfüzfő, Balatonkenese, Balatonakarattya, Balatonaliga, Balatonvilágos, Papkeszi, Berhida, Csajág, Küngös, Balatonfőkajár.

Részben:

Egyediség és annak indoklása:

Gyors, kevés szervezést igénylő, de mégis egy igazi túra, az előrehaladás, a teljesítmény élményével járó (ellentétben a Fővárosi part kistrégióval) kerékpáros kikapcsolódást nyújt a térség, elsősorban a fővárosi közönség számára.

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ		Nem ismert, nehezen kommunikálható
Táji jellemzők		
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)		Csak a parton vannak.
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte		Hiányoznak a hálózatosodáshoz.
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások		Csak a parton megfelelő.

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	Beépítés fokozódása
Infrastruktúra	Forgalomnövekedés
Egyéb	

Útvonalvezetés tematikája

A hátsó berhidai országúti kerékpározásra alkalmas út összekötése a parttal, lehetőleg körben záródó módon. A parti út balatoni átkelésekkel az ún. „legkisebb körökhé” zárása.

Ajánlott termékcsár:

Név	Országúti kerékpározás
Vezérelv	Országúti kerékpáros edzés biztosítása a Berhida-Balatonfőkajári úton.
Vonzerők	Kultúrtáji értékek, templomok, Balatonfőkajári pincesor
Célcsoport	Országúti kerékpárosok

Név	Kis körtúra
Vezérelv	Egy ill. félnapos túrázási lehetőség a fővárosból. Az útvonal a parton halad és a Siófok-Balatonalmádi vagy a Siófok-Balatonkenese hajójáráttal zárható.
Vonzerők	Strandok, a testmozgás nyújtotta lehetőség Siófok és Balatonalmádi lehetőségei.
Célcsoport	Kisgyermekes családok, városi fiatalok, családok

Az arculat szlogenje(i):

„Ugorj le egy körre!”

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

1. Országúti kerékpárosok
2. Kisgyermekes családok

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- Közúti kitáblázások engedélyeztetése az első rendű utaknál
- Balatonkenese-Papkeszi szakaszon a kitáblázás előtt forgalmi felmérésekre van szükség, és újra kell vizsgálni a kerékpározhatóságot a burkolat szélességének függvényében is. Ezek az utak ugyanis nagytöbbségében közepes forgalommal terheltek a legfrissebb 2007-es forgalmi adatok alapján, de párhozamosan új gyorsforgalmi út nyílt 2008-ban.
- Papkeszi-Berhida és Balatonakarattya-Balatonfőkajár szakaszon alternatív megoldásokat kell keresni (a közút jelenleg nagyon forgalmas) a Berhida-Balatonfőkajár útra való eljutáshoz. Tekintettel kell lenni az országúti kerékpárosok igényeire.
- 2013. után kiépítendő szakaszok előkészítése
Papkeszi-Berhida, Balatonakarattya-Balatonfőkajár

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

Építendő új, önálló kerékpárút hossza:	A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.
Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:	
Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

7. FŐVÁROSI PART³

A Siófok környéki pár néhány kilométeres kerékpáros útvonalak. Siófok alapvetően szórakoztatást kínáló vonzerői mellett itt elsősorban a város körül elterülő, alapvetően lapos, könnyen kerékpározható, mezőgazdasági területekkel, szőlőkkel, kertekkel borított térség jelenti a vonzerőt. Kis és könnyű, a strandolást vagy az esti szórakozásokat megelőző illetve másnap levezető „fitness” köröket lehet tenni térségben.

A kerékpározásra közben néhány természeti és kulturális látnivaló is felfűzhető (Sió-part, zsilipek, templomok).

Alapvetően a Siófokot választó nyaralóközönség számára lehet a térség vonzó, különös tekintettel a szórakozó és vendéglátóhelyeket, fesztiválokat látogató fiatalokra. A könnyű terep, a többnyire forgalomtól elzárt útvonalak, valamint Budapestről rövid idő alatt, akár csak egy napra vagy hétvégére elérhető helyszín miatt a kisgyermekes családok számára is vonzó kerekezési terep lehet.

A térségben a kerékpározás csak kiegészítő kínálati elem lehet, és elsősorban azok számára, akik nem a kerékpározást tekintik a fő szabadidős időtöltésüknek.

Érintett települések:

Egészében: Siófok, Zamárdi, Balatonendréd, Balatonszabadi, Siójut
Részben:

Egyediség és annak indoklása:

A szórakozóhelyek gazdag kínálatával összekötött aktív időtöltési lehetőség teszi egyedivé e térséget. Megemlíthető még a viszonylagosan könnyű terep, és a már jelenleg is jól, biztonságosan kiépített lehetőségek.

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	Ismert	Kerékpározási lehetőségek kevésbé ismertek
Táji jellemzők		Kevésbé jó adottságok, túlságosan urbanizált
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)	Sió mentén jó kerékpárút fut	
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte	Vannak bevonható közutak és erdei utak.	
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Jó ellátottság	Kerékpáros szolgáltatások hiánya.

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	
Infrastruktúra	Mezőgazdasági utak engedélyezésének elmaradása
Egyéb	

³ A név egyeztetés alatt.

Útvonalvezetés tematikája

Rövid kis körök Siófok körül.

Ajánlott termékkosár:

<i>Név</i>	Siófoki körök
<i>Vezérelv</i>	Rövid délutáni, levezető körök Siófok körül.
<i>Vonzóerők</i>	Szórakozóhelyek, templomok
<i>Célcsoport</i>	Városi fiatalok, kisgyerekes családok

Az arculat szlogenje(i):

„Tekerjünk egyet a buli előtt”

„Akkor este a strandon, de bicajjal gyere”

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

1. Városi fiatalok
2. Kisgyermekes családok

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- Közúti kitáblázások engedélyeztetése
- Mezőgazdasági utakon áthaladó szakaszok engedélyeztetése
- Kiépítendő szakaszok előkészítése és forrásteremtés

*Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:**

<i>Építendő új, önálló kerékpárút hossza:</i>	<i>A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.</i>
<i>Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:</i>	
<i>Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:</i>	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

8. SOMOGYI DOMBOK

A Balatontól délre húzódó Somogyi dombok kevésbé rendelkeznek kiemelkedő jelentőségű egyedi vonzerőkkel, ugyanakkor a tájegység egésze egyfajta vidéki-falusias (rurális) hangulatot sugároz, amit dombok és viszonylag sok erdő tesz barátságossá. Ez a dimbes-dombos vidék megfelelő útvonalak megléte esetén éppen kerékpárral tárható fel leginkább a látogató számára, hiszen megfelelő vonalvezetés esetén ez a vidék folyamatosan kellemes környezetet tud biztosítani a kerékpározóknak. A tájegység jellemzői:

- Változatos dimbes-dombos vidék, sajátos somogyi miliő
- Erdőkkel, szőlőkkel és kisebb szántókkal borított lankás dombok
- Közepes - apró falvak, városok csak a parton
- Népi-falusi kultúra vonzerői
- Falusi vendéglátás
- Kevés a kerékpározható út jelenleg.

Kerékpáros turizmus fontossága:

A terület turisztikai feltárásának legfőbb kívánatos eszköze. Kiemelt elem az erdő- és falujáró kerékpározás.

Érintett települések:

Egészében: Gyugy, Kisberény, Hács, Somogybabod, Somogytúr, Látrány, Visz, Karád, Nagycsepely, Kötcsé, Teleki, Szőlád, Kereki, Bálványos, Pusztaszemes,

Részben: Balatonlelle, Balatonszemes, Balatonőszöd, Balatonszárszó Balatonboglár, Lengyeltóti, Somogyvár- Vityapuszta, Szőlősgyörök, , Gamás, Andocs, Somogygye, Kapoly, Zala, Tab, Lulla, Torvaj, Sérsekszőlős

Egyediség és annak indoklása:

Erdőkkel, szántókkal és gyümölcsösökkel borított jellegzetes dombos vidék, apró-közepes méretű falvakkal. Mindezek együttese a jellegzetes Somogyi táj.

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	Észak Somogy turista térkép	A táj értékei ma még csak viszonylag szűk körben ismertek.
Táji jellemzők	Szelíd dombok, völgyek, sok erdő	Autópálya a terület északi részét elvágja, tájképileg rombolja.
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)		Az erdős, természeti területek ma (legálisan) nem nagyon közelíthetők meg kerékpárral. Célirányos kerékpárút nem nagyon van.
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte	Egyes szakaszokon még a közutak alacsony forgalmúak azonban..	..a Balatoni forgalom egyre inkább terheli a dombvidék közútjait is.
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Vendéglátóhelyek gazdag választéka a part menti településeken	Viszonylag kevés a megfelelő színvonalú szolgáltatás a nem part menti településeken.

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	Fokozódó beépítések,
Infrastruktúra	Fokozódó motorizáció, zaj és légszennyezés, közlekedési infrastruktúra károsítja a környezet, táj értékét.
Egyéb	Erdőtulajdonosok, terület kezelők ellenállása, a terület elmélyülő társadalmi szegénységi válsága, tovább romló közbiztonság.

Ajánlott termékkosár:

Név	Somogyi erdős dombok mentén
<i>Vezérelv</i>	Erdei útszakaszok felfűzése
<i>Vonzerők</i>	Erdők, dombok:
<i>Célcsoport</i>	Természetbúvár, kisgyermekes családok, Városi fiatalok társasága (vidám „kikapcsolódása”), Családok gyermek nélkül vagy nagyobb gyermekkel, Fiatalos hobby hegyikerékpáros

Név	Somogyi falujáró
<i>Vezérelv</i>	Nép építéset karakterét hordozó falvak, múzeumok felfűzése, kézműves helyszínek összekapcsolása, borospincék – szőlők érintésével,
<i>Vonzerők</i>	Falvak:
<i>Célcsoport</i>	Kultúrvándor, Családok gyermek nélkül vagy nagyobb gyermekkel, Városi fiatalok társasága (vidám „kikapcsolódása”)

*Az arculat szlogene(i):***„Dimbes-dombos Somogyország”***Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):*

1. Családok gyermek nélkül vagy nagyobb gyermekkel
2. Kultúrvándor
3. Fiatalos hobby hegyikerékpáros (terepkerékpáros, MTB-s) amatőrök belföldről
4. Városi fiatalok társasága (vidám „kikapcsolódása”)
5. Természetbúvár
6. kisgyermekes családok

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- Erdészeti utak kijelölésének egyeztetése az önkormányzatok és a BFT támogatásával (Balatonföldvár – Jabapuszta, Somogybabod – Gyugy, Karád – Nagycsepely szakaszok)
- Útépitések főleg a bringakörúthoz való csatlakozásoknál,
- Közutak kijelölése (a térkép szerint)

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

<i>Építendő új, önálló kerékpárút hossza:</i>	<i>A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.</i>
<i>Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:</i>	
<i>Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:</i>	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

9. VESZPRÉM – MŰVÉSZETEK VÖLGYE KISRÉGIÓKON ÁTÍVELŐ TEMATIKUS ÚT

Érintett települések:

Egészében: Veszprém, Hidegkút, Tótvázsony, Nagyvázsony, Vöröstó, Barnag, Pula, Öcs, Monostorapáti, Vigándpetend, Taliándörögd, Kapolcs, Nemesvámos
Részben: Hegyesd, Tapolca

Egyediség és annak indoklása:

-

Erősségek - gyengeségek elemzése

	Erősségek	Gyengeségek
Ismertség, imázs, információ	Ismert	Kerékpáros lehetőségei kevésbé ismertek
Táji jellemzők	Dombok, szőlők, erdők, kilátások, favak kulturális vonzerői több egész éves vonzerő	
Jelenlegi kerékpárutak (kijelölt és épített)		Hiányoznak
Kerékpárutak, kerékpározásra alkalmas utak jelenléte	Főleg nem közutak jelen vannak	Egyes helyeken nem elkerülhető az építés a forgalom és az alternatívák hiánya miatt
Egyéb kapcsolódó infrastruktúra állapota, Szolgáltatások	Jelen vannak, egész éves szolgáltatások is	Kerékpáros barát szolgáltatások hiánya

Veszélyek:

Kategória	Veszély
Vonzerő, környezet	Rendkívül nagy veszélyt jelent a jelenlegi Balaton törvény és az Országos Területrendezési Terv előírása, mely szerint egy, a zsúfolt északi parti területeket elkerülő, jelentős forgalmat levezető utat kell kialakítani a Veszprém-tapolcai útból, melyről a jelenlegi kislevegalmi Balaton-felvidéki közutakon lehet majd lejutni a Balaton partra.
Infrastruktúra	
Egyéb	

Útvonalvezetés tematikája

A régió Veszprém-Tapolcai Postakocsiút településeit fűzi fel ez az útvonal, különös tekintettel a művészetek völgyére. A másodrendű utakkal együtt nem csak egy lineáris vonal, hanem egy gazdag hálózattá bővíthető.

- Veszprémi várból ki a Séd völgyén és a Tekerés-völgyön át Nemesvámosig.
- Nemesvámostól egy meliorációs úton Hidegkútig

- Hidegkúttól kisforgalmi úton Nagyvázsonyig (Barnagon és Vöröstón át)
- Nagyvázsonytól mezőgazdasági úton az Eger patak völgyében a Tálodi kolostorromokig, onnan pedig az egykori halastó gátján át a pulai szőlőhegyig (Náci hegy), a szőlőhegyen át le a faluig.
- Puláról a közúton Öcsig.
- Öcstől az új kisforgalmú úton Taliándörögdig
- Onnan a szintén kisforgalmú úton Kapolcsig
- Innen pedig építésre van szükség Monostorapátiig

Ajánlott termékcsár:

Név	Vadregényes kerekezés Nagyvázsonyba
Vezérelv	Veszprém-Nagyvázsony útvonal biztosítása, főleg erdei, mezei utakon.
Vonzerők	Erdős-gyepes tájak, szurdokokkal (Tekeres-völgy), falvakban kálvária templomok, szép településkép, Nagyvázsony és Veszprém vonzerői
Célcsoport	Természetbúvár, kultúrvándor

Név	Művészetek völgye
Vezérelv	Művészetek völgye falvainak (Pula, Öcs, Taliándörög, Vigántpetend, Kapolcs, Monostorapáti) vonzerői, templomok, tájházak, településkép, fesztivál
Vonzerők	Falvak vonzerői, templomok, tájházak, településkép, fesztivál
Célcsoport	Természetbúvár, kultúrvándor, városi fiatalok

Az arculat szlogenje(i):

**„Kerekezés a Művészetek völgyében,
a Bakony és a Balaton-felvidék között”**

Választott célcsoportok (fontossági sorrendben):

- Kultúrvándor
- Természetbúvár
- Városi fiatalok

A fejlesztéssel kapcsolatos tennivalók:

- Elsőrendű erdei és mezőgazdasági útvonalak javítása
Veszprém-Tekeres völgy-Nemesvámos, Nemesvámos-hidegkút meliorációs út, Pula-Nagyvázsony út Tálod utáni és a pulai szőlőhegy előtti szakasza
- Első és másodrendű erdei és mezőgazdasági útvonalak engedélyeztetése
Veszprém-Tekeres völgy-Nemesvámos, Nemesvámos-hidegkút meliorációs út, Kövesgyűr-Nagyvázsony, Pulai hadiút, Pula-Nagyvázsony
- Másodrendű erdei és mezőgazdasági útvonalak javítása
Kövesgyűr-Nagyvázsony (lőtéren át)
- Legfontosabb, 2013-ig megépítendő útépitések előkészítése és források előteremtése (pályázat):
Vigántpetend-Monostorapáti
- Közúti kitáblázások engedélyeztetése az első rendű utaknál
Hidegkút-Barnag-Vöröstó-Nagyvázsony-Vigántpetend
- 2013 után ill. a projektől függetlenül:
 - Közlekedési kerékpárút Tótvázsonytól Veszprémig a főút mentén
 - Közlekedési kerékpárút Tapolcától Monostorapátiig a főút mentén

- Közlekedési kerékpárút Veszprémen belül
- Közlekedési kerékpárút Tapolcán belül

Kerékpárút rendszer kialakításának becsült feladatai:*

Építendő új, önálló kerékpárút hossza:	A további terepbejárások során pontosítást igényel. Hozzávetőleges értékek a térinformatikai adatbázisból kinyerhetők, ezek szerepelnek a Balaton Régió szintű összesítésben is.
Táblákkal, jelzéssel kijelölendő útszakaszok hossza:	
Erdészeti, és egyéb gazdasági utak szakaszai (földutak), amelyek minősége javítandó:	

* A nyomvonal pontos kijelölése részletes lehetséges utak bejárását biztosító további részletes felmérést igényel.

10. TIHANYI-FÉLSZIGET

A Tihanyi félsziget kistrégió valójában a Balaton-felvidéki kistrégió része. Különleges adottságai miatt külön kezelendő.

A Tihanyi félsziget izoláltsága miatt a Balatoni Kerékpáros Régió egyik emblematikus körzetévé tehető a jövőben, igazi kerékpáros paradicsommá.

Ennek többféle forgatókönyve lehet:

- A többi kistrégióhoz hasonló útvonalfejlesztés. Ennek két fontos lépése van:
Tennivalók:
 - Kerékpárút kiépítése a Belső-tótól a Tihanyi révig (a bringakörútról a belső tóig terjedő szakasz hamarosan átadásra kerül)
 - A félsziget nyugati partján kerékpárút engedélyeztetése erdészeti és mezőgazdasági utakon
- Magyarország egyetlen részlegesen autómentes turisztikai paradicsomának kialakítása keretében:
 - A félsziget közútjainak körforgalmúsítása, egy sávra szűkítése és felszabaduló sávban kerékpározás engedélyezése
- Magyarország egyetlen autómentes turisztikai paradicsomának kialakítása keretében:
 - Teljes forgalmi tiltás, csak a helyi lakosok behajtásának engedélyezése, a komp áthelyezése

Célcsoportok:

- Kisgyermekes családok
- Családok
- Kultúrvándor
- Természetbúvár

II. VÉGREHAJTÁS, PROJEKTELŐKÉSZÍTÉS

1. INTÉZKEDÉSI TERV

1.1. INTÉZKEDÉSI TERV ÉS A SZEREPLŐK AZONOSÍTÁSA

Az alábbiakban a Balaton Régió kerékpáros turisztikai fejlesztéseinek megvalósító projektek tervezéséhez és végrehajtásához szükséges intézkedések beazonosítása történik meg.

FELADAT	FELELŐS	HATÁRIDŐ
Stratégiai utómunkálatok		
Minden tervezéssel kijelölt útvonalszakasz bejárása, dokumentálása	Balaton Integrációs Kht. (érintett önkormányzatok közreműködésével)	2008. szeptember
A kerékpáros turisztikai marketing stratégia végső egyeztetése a vállalkozókkal és az önkormányzatokkal	Balaton Integrációs Kht.	2008. szeptember
Fenntartási modell végső egyeztetése, a megállapodások megkötése	Balaton Integrációs Kht. (Balaton Önkormányzatok Szövetségével partnerségben) <i>támogató tanácsadó:</i> Kerékpáros Magyarország Szövetség	2009. március
Kerékpáros barát vállalkozói hálózat szervezése, a megállapodások megkötése	Balaton Integrációs Kht. (Balaton Gazdasági Fórum keretében) <i>támogató tanácsadó:</i> Kerékpáros Magyarország Szövetség	2008. december
Forrásteremtés-projekttervezés		
A Balatoni Bringakörút kerékpáros turisztikai projekt pályázati anyagának elkészítése	Balaton Integrációs Kht. (érintett önkormányzatokkal partnerségben) <i>támogató tanácsadó:</i> Kerékpáros Magyarország Szövetség	2008. szeptember
A Balatoni Bringakörút kerékpáros turisztikai projekt pályázati anyagának partnerekkel való egyeztetése, nyilatkozatok beszerzése	Balaton Integrációs Kht. (érintett önkormányzatokkal partnerségben)	2008. december
A Balatoni Bringakörút kerékpáros turisztikai projekt szerepeltetése az érintett 2009-10-es Regionális Akciótervekben – lobbytevékenység és szövegezés	Balaton Integrációs Kht. (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, Regionális Fejlesztési Ügynökségek) Kerékpáros Magyarország Szövetség	2008. szeptember

FELADAT	FELELŐS	HATÁRIDŐ
A Balatoni Bringakörút kerékpáros turisztikai projekt kiemelt projektként való javaslata és előkészítése– lobbytevékenység és a már elkészült pályázati anyag szerkesztése	Balaton Fejlesztési Tanács Balatoni Integrációs Kht. <i>támogató tanácsadó:</i> Kerékpáros Magyarország Szövetség	2009. január
A regionális szintű kerékpáros turisztikai desztináció menedzsment projekt pályázatának teljes előkészítése (a Balatoni Turisztikai Desztináció-menedzsment pályázat keretén belül)	Balatoni Integrációs Kht. <i>támogató tanácsadó:</i> Kerékpáros Magyarország Szövetség Balatoni Kerékpáros-barát Vállalkozói Hálózat	2009. március
Az egyes kerékpáros turisztikai kistérségek projektjeinek előkészítése a 2009-10-es regionális akciótervek kereteire	Kerékpáros Magyarország Szövetség Érintett önkormányzatok Balatoni Integrációs Kht. Balatoni Kerékpáros-barát Vállalkozói Hálózat	2008. december
Az egyes kerékpáros turisztikai kistérségek projektjei pályázatának előkészítése a 2009-10-es regionális akciótervek kereteire	Érintett önkormányzatok Balatoni Kerékpáros-barát Vállalkozói Hálózat	2009. február

1.2. SZAKMAI INTÉZKEDÉSEK

2008. június-i workshop alapján szükséges Regionális intézkedések

Úthálózat fejlesztése

- Építés: max. 300 km (a 150 km meglévővel együtt) épített kerékpárút szükséges
- Minőségfejlesztés szükséges a már megépült szakaszok jórészen is
- Először a körút „minőségfejlesztése”, később az erre ráépülő térségi gerincútvonalak fejlesztése szükséges
- Kijelölés: kb. 1000-2000 km
- Pihenőhelyek és őrzött tárolóhelyek fejlesztése

Komplex térségi termék és szolgáltatásfejlesztés

- Terméktervezés és fejlesztés, turisztikai csomagok kialakítása
- Kerékpáros barát képzés, oktatás, tréning (szerviz, szolgáltatók, TDM menedzserek)
- Térségi kerékpáros barát vállalkozói hálózat létrehozása (vendéglátók, szálláshelyek, közszolgáltatások, utazási irodák)
- Kölcsönző rendszer (máshol add le mint ahol kölcsönöztél)
- Segély és szerviz rendszer;
- Információs és promóciós rendszer (térségi utak táblarendszere, honlap, hotline stb) a térségi turisztikai információs rendszerekhez kapcsolódóan, de kerékpárosoknak
- Rendszeres helyzefelmérés és értékelés

Regionális minősítő rendszerek

- Hardware minősítés (útminőség, táblázás, környezet fenntartása),
- Promóciós eszközök standard és minőségbiztosítási rendszer
- Kerékpáros barát vállalkozói hálózat standardok és minőségbiztosítási rendszer
- Túraútvonalak, térségi kerékpáros turisztikai komplex minősítése;

Promóció regionális léptékben

- Banner kampány;
- Kiadvány;
- Honlap, integrált webes felület,

- Kereső marketing;
 - Nemzetközi kiállítás (kiemelt termékként történő megjelenés);
 - Új kerékpáros turisztikai kiállításokon történő megjelenés (szervezési kapacitás van);
- Szervezetek – felelősség:**
- Balatoni Kerékpáros Szövetség, TDM: promóció, helyi szintű információszolgáltatás, termékfejlesztés, információszolgáltatás, karbantartás koordinációja, nyomásgyakorlás,
 - Régiók: infrastruktúra és turisztikai termékfejlesztés támogatása
-
- Turisztikai projektiroda, BRIB: promóció,
 - BFT, Ügynökség: katalizátor, programozás, monitoring forrás koordináció
 - Települési önkormányzatok: infra. megvalósítás, karbantartás, promóció
 - Megyei önkormányzatok: turisztikai feladatok koordinálása
 - Közlekedési szolgáltatók: kerékpárosbarát közlekedési szolgáltatások, Balatonhoz jutás
 - Vállalkozók: kerékpárosbarát szolgáltatások
 - Civil szervezetek: monitoring, kontroll, tájékoztatás, promóció, lobbizás, nyomásgyakorlás, karbantartás,
 - KHEM: felújítási források, szakmai koordináció, információs rendszer
 - ÖM: kerékpárút karbantartási források, turizmus szakmai koordinációja
 - NFGM: fejlesztési források (NFÜ)

2. SZERVEZETI RENDSZER

2.1. HÁTTÉR, CÉLOK

2001 – ben Kormányhatározat született a Balaton, mint kiemelt üdülőövezet kerékpárútjának megépítéséről, a határozat értelmében 5 év alatt a teljes kerékpárút kiépült. A projekt fő célja a szezon és a tartózkodási idő meghosszabbítása és a háttértelepülések bevonása volt. A kiépítésre 2001-ben 430 millió Ft-ot, 2002-ben közel 1 mrd Ft-ot, 2003-ban 320 millió Ft-ot költött a központi költségvetés. A megvalósítást megyei közútkezelő Kht-ok végezték. Ugyan a korábbi szakaszok egy része is felújításra került és egységes orientációs táblarendszer is kihelyezésre került.

A Balaton térségében megépült kerékpárforgalmi létesítmények sok szakaszon már több mint 8 év óta üzemelnek. A 2000-es évek elején megindult kerékpárút-hálózat fejlesztések óta az a gyakorlat, hogy a megépült kerékpárutakat az önkormányzatok kezelésébe adják, miközben nem biztosítanak erőforrást a kerékpárutak fenntartására. A kerékpárutak állapotában tapasztalható leromlási folyamat csak akkor fékezhető meg, ha ezek fenntartási rendszerét új alapokra helyezzük az érdekeltség rendszere szerint.

A kerékpárutak fenntartási problémáinak megoldását az Ütügyi Műszaki Előírások, a kerékpárutak építésének pályáztatási, tervezési és kivitelezési szintjén kell elkezdni, mivel a fenntartási költségek akkor optimalizálhatók, ha a kerékpárforgalmi létesítmény korrekt műszaki előírások betartásával, körültekintő gondos tervezéssel és szakmailag felügyelt kivitelezési munkával valósul meg. Ha ez így történik, akkor a kerékpárutakkal kapcsolatos karbantartási munkák tisztítási, takarítási feladatokra redukálódnak.

A fenntartási – ezen belül különösen a karbantartási feladatok elvégzésére rugalmasan definiált térségi összefogást javasolunk (Kerékpáros Térség) az adott terület földrajzi, közigazgatási és turisztikai adottságainak megfelelően kialakított határokkal. A Kerékpáros Térség menedzsmentje felel a rábízott kerékpáros létesítményhálózat működtetéséért, karbantartásáért és koordinálja annak fejlesztését.

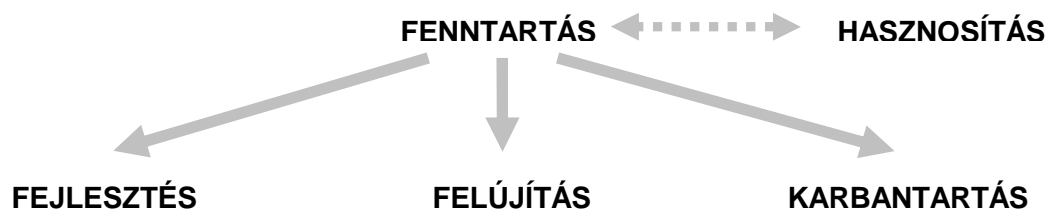
A karbantartási munkák elvégzését célszerűen térségi vállalkozók számára javasoljuk átadni versenyeztetés, szükség esetén közbeszerzés alkalmazásával.

A fejlesztés, karbantartás, működtetés színvonalának, egyben a pénzügyi támogatás felhasználásának ellenőrzésére háromszintű monitoring rendszer kialakítását javasoljuk, ahol egymást kiegészíti és kontrolálja a térségi menedzsment és a civil szervezetek tevékenysége, amely egyben a folyamatos állapotfelmérést is biztosítja.

2.2. FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK

- Kerékpárforgalmi létesítmények: Kerékpározási célú utak és kapcsolódó elemek.
- Kerékpárforgalmi hálózat: Kerékpárforgalmi létesítményekből álló összefüggő rendszer.
- Kerékpárforgalmi létesítmények karbantartása: Olyan folyamatos, vagy időszakos tevékenység melynek során a kerékpárutat és annak tartozékait a kezelő használható állapotban tartja.
- Kerékpárforgalmi létesítmények felújítása: Olyan időszakos tevékenység, amelynek során a tervezési élettartam végéhez közeledő kerékpárút teljesen, vagy részlegesen följújíttásra kerül.
- Kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése: Új hálózati elemek létrehozása új útépítéssel, vagy meglévő, használhatatlanná vált kerékpárforgalmi útszakasz felújítással.
- Kerékpárforgalmi létesítmények fenntartása: A fejlesztés, felújítás és karbantartás egysége.
- Kerékpárforgalmi létesítmények állapot követése (monitoring): A kerékpárút használhatóságának időszakos figyelemmel kísérése helyszíni fölméréssel, majd az adatok földolgozása és értékelése, ennek alapján javaslat tétel az elvégzendő beavatkozásokra. A karbantartási feladatkör részének tekintjük.
- Kerékpáros térség: Egy adott földrajzi területen meglévő kerékpárforgalmi hálózat hasznosítására és fenntartására létrejött önkéntes összefogás, társulás az érintett térségi szereplők (önkormányzatok, civilek, vállalkozók) között.
- Hasznosítás: értékesítés, marketing, kommunikáció.

2. ábra



2.3. ALAPVETÉSEK

Alapelvek

- **Fenntartási modell kidolgozásához mindenekelőtt azt a nyilvánvaló tényt kell belátnunk és beláttatnunk, hogy aki érdekelt a kerékpárút létrehozásában és használatában, az érdekelt annak fenntartásában is. Következésképpen érdekeltiségének mértékétől és gazdasági erejétől függő mértékben be kell vonni a fenntartási feladatokba vagy annak költségviselésébe.**
- Nyilvánvalóan **nem cél magas működési költségű, hardverigényes, bonyolult fizikai szervezetek létrehozása**, hanem elsődleges az úthasználatban, üzemeltetésben és fenntartásban érdekelt részt vevők szervezett együttműködésének megteremtése.
- A rendszerben az egyes **operatív fenntartási munkát végző szervezeteket szerződéses vállalkozói alapon kell foglalkoztatni.**
- A fenntartással, felújítással kapcsolatos feladatok és a költségek viselése nem kell azonos struktúrában történjen, **el kell váljon egymástól az operatív feladatirányítás és a finanszírozás.**
- Kistérségi, vagy más **területi összefogás célszerű a kerékpárforgalmi létesítmények fenntartási struktúrájának kialakításánál.**
- A **közutak részét képező nyomvonalak, sávok fenntartása a közút kezelőjének a feladata.**

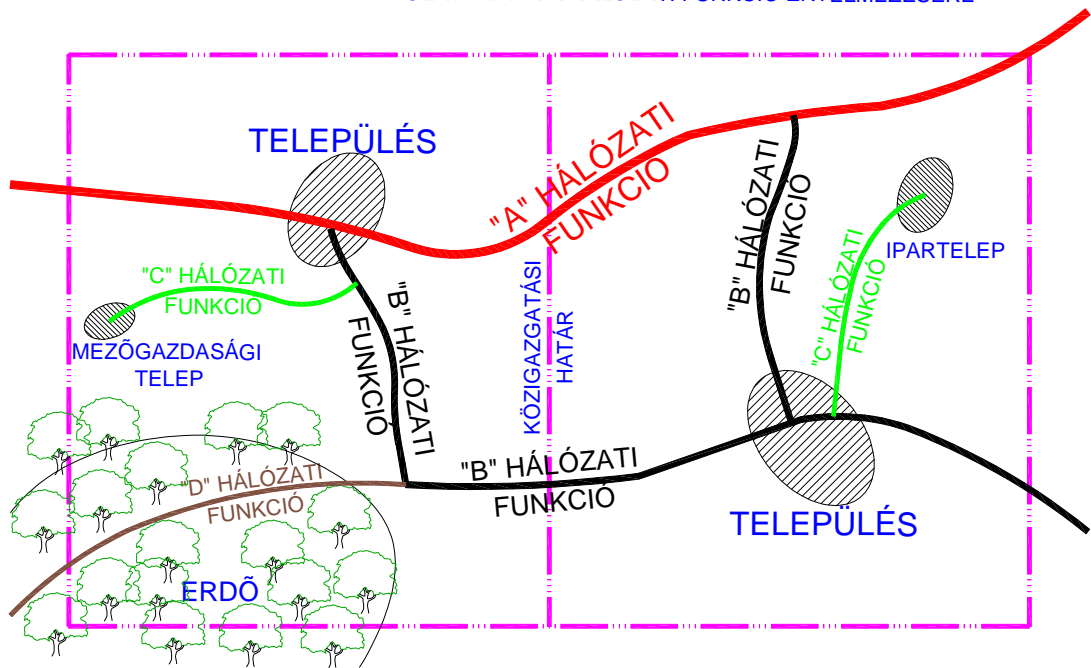
Szereplők

- **Állami fenntartási szerepvállalás**
- **Önkormányzati, Kistérségi,**
- **Régiós szerepvállalás.**
- **Egyéb fenntartási szerepvállalás:** bankok, biztosító társaságok, nemzeti és nemzetközi vállalkozások, kisebb léptékekben helyi vállalkozók, civil szervezetek stb.

Hálózati elemek

Az egyes kerékpárutakat és létesítményeiket feladatuk, fontosságuk, országos hálózati szerepük szerint osztályoztuk, négy kategóriába soroltuk, amely a Balaton térségében természetesen azt jelenti, hogy meg kell különböztetnünk az A kategóriába tartozó Balatoni Bringakörutat és a hozzá kapcsolódó OTRT nyomvonalakat, a kistérségi – kisregiós léptékben fontos B kategóriás elemeket és a hely, helyközi C kategóriát.

2. ÁBRA
KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI MINTA A HÁLÓZATI FUNKCIÓ ÉRTELMEZÉSÉRE



2.4. SZERVEZETI ALTERNATÍVÁK

A fenntartási szervezet kialakításának alternatívái

A fenntartási feladatok irányítása és elvégzése többféle szervezeti hatásköri struktúra alapján valósulhat meg. Tehát ezek nem azonosak a költségviselési struktúrával, hanem csak illeszkednek azokhoz, illetve kezelik a rendelkezésre álló forrásokat. A lehetséges stratégiai verziók az alábbiak:

- A) **Decentralizált struktúra.** A szervezeti rendszer térségi hatáskörű egységekre épül országos központi koordináció nélkül. Ez esetben csak az adatbázis kezelés, és a finanszírozási alapok elosztása pályázati rendszer alapján történik központilag. Térségi hatáskörben történik az „A” kategóriás utak fenntartása is. A térségi monitoring civil kontrol alatt áll.
- B) **Vertikális struktúra.** A térségi szervezeteket egy központi szervezet fogja össze és koordinálja, felügyeli. Ennek feladata az „A” kategóriás utak fenntartása (a térségi „B” és „C” kategóriás utak fenntartását végző kivitelezők bevonásával).
- C) **Centralizált struktúra.** Nincsenek önálló térségi szervezetek, hanem egy regionális hatáskörű központi szervezet térségi referensek segítségével irányítja, végezteti a fenntartási tevékenységet. Ez esetben csak a finanszírozási struktúra és a helyi kivitelezők személye tér el térségenként (vagy egyéb földrajzi egységenként), de a rendszer teljesen egységes, központilag koordinált.
- D) **Horizontális struktúra.** A fenntartási rendszer a beruházói - tulajdonosi struktúrához igazodik, tehát annak a feladata a fenntartás, akié az út. Ennél a megoldásnál csak az ellenőrzés a központi szervezet feladata.

Mindegyik verzió hordoz előnyöket és hátrányokat. A kiválasztott megoldás részletes kidolgozása során lehet az előnyöket érvényre juttatni és a hátrányokat csökkenteni.

Megfontolandó, hogy a fenntartási feladatokat végző szervezet egyben a használati funkciókkal kapcsolatos feladatokat is ellássa – ne csak üzemeltesse, hanem működtesse, hasznosítsa is a kezelésére bízott hálózatrészt. Tehát a kerékpárutak karbantartási tevékenységét szervezeti szinten célszerű lenne kombinálni a kerékpárutak hasznosításához kapcsolódó információs rendszerrel, a kerékpáros pihenőhelyekkel, kerékpáros barát szolgáltatókkal, esetleg a koordinált országos marketingtevékenységgel és a civil partnerségi feladatokkal. Ez azért lenne célszerű, mert egy adott rendszerben együtt működhetne minden olyan egység, ami a kerékpáros közlekedéshez, úthasználathoz kapcsolódik.

2.5 A FENNTARTÁSI TEVÉKENYSÉGEK ESZKÖZIGÉNYE, SZERVEZETI HELYE

A fenntartási szervezet eszközigényét a szervezet kibővített karbantartó - felújító – működtető kombinált funkcióihoz igazítva, a feladatokhoz rendeltén állítottuk össze.

Menedzsment tevékenység

Funkció	Eszközigény	Funkció helye
Kerékpárutak igazgatása (üzemeltetés, karbantartás, felújítás, monitoring, beszerzés, koordináció, adminisztráció, pénzügyek stb.)	Felszerelt iroda, szakismeret	Kerékpáros térség
Pályázatok	Felszerelt iroda, szakismeret	Kerékpáros térség
Szakmai irányítás	Tanácsadás, szabványok, kiadványok	Országos
Képzés, oktatás	Tanfolyamok, kiadványok	Országos

Infrastruktúra elemek

Funkció	Eszközigény	Funkció helye
Üzemeltetési feladatok kivitelezése	Gépek, munkaerő	Önkormányzatok, vállalkozók
Karbantartási feladatok kivitelezése	Gépek, munkaerő	Önkormányzatok, vállalkozók

Monitoring elemek

Funkció	Eszközigény	Funkció helye
Kerékpárutak időszakos bejárása	Kerékpár	Kerékpáros kistérség, Útfelügyelet
Hibabejelentés	Telefon	Használók, civilek
A hibaadatok, észrevételek, javaslatok rögzítése, intézkedés	Iroda	Kerékpáros térség
Adminisztratív feladatok (pályáztatás, értékelés, véleményezés)	Iroda	Kerékpáros térség

Információs és promóciós elemek

Funkció	Eszközigény	Funkció helye
Idegenforgalmi alapinformációk (pénz, hivatalok, posta, orvosi ellátás stb.)	Táblázás, kiadványok, honlap	Kerékpáros térség
Szolgáltatási (vendéglátás, szállás, kölcsönzés, szerviz, kereskedelem) információk	Táblázás, kiadványok, honlap	Kerékpáros térség
Vonzerők (természeti, történelmi, kulturális és program információk)	Táblázás, kiadványok, honlap	Kerékpáros térség
Kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos információk (térképek, útvonal-ismertető)	Táblázás, kiadványok, honlap	Kerékpáros térség

Kerékpáros szolgáltatási elemek

Funkció	Eszközigény	Funkció helye
Szálláshelyek (fürdő, WC, kerékpár tároló, mosó, információ stb.)	Hotel, panzió, turistaház	Vállalkozók
Étkeztetés	Étterem, büfé, kerékpártároló, műszaki elsősegély	Vállalkozók
Szerviz (Helyszíni kiszállás, műszaki mentés)	Szerszám, gki. szakértelem	Vállalkozók
Túravezetés szervezés, csomagszállítás	Szakértelem, nyelvtudás, kerékpár, gki.	Vállalkozók
Pihenőhely	WC, tároló, bútor, információs tábla	Önkormányzatok, vállalkozók

2.6. FINANSZÍROZÁSI ALTERNATÍVÁK, JAVASLATOK

A finanszírozási konstrukciók kialakításánál alapvető **meghatározó tényező, hogy az adott kerékpárút melyik hálózati funkcióba tartozik és kinek áll érdekében annak fenntartása.** Eltérő lehet a konstrukció egy adott kategóriájú út esetében, ha az „vegyes használatú” szervízút (tehát egyben mezőgazdasági, erdészeti, vagy vízügyi funkciójú út), így ezzel itt nem foglalkozunk. A finanszírozási konstrukciót lényegében azonosan célszerű kialakítani karbantartási és felújítási feladatokra, azzal a megkülönböztetéssel, hogy a felújítási feladatoknál nagyobb részt kell kapjanak a pályázattal elnyerhető központi (állami) támogatások.

Források

- Önkormányzati költségvetés
- Központi költségvetésből elnyert támogatás
- Szponzori és reklámbevételek – örökbefogadás
- Vállalkozói hozzájárulás
- Egyéb támogatás (pályázati forrás, szponzoráció)

A fenntartás finanszírozás számottevő forrásává válhat a kerékpáros útvonalhálózat turisztikai hasznosításból eredő indirekt bevétel. A finanszírozási modellben szerepeltettünk ilyen (becsült) értékeket.

Számottevő bevételek származhatnak az útvonaljelző táblákon elhelyezett „örökbefogadói” reklám logókból, vagy egyéb, a turisztikai vonzerőt nem csorbító reklámtáblákból. Jelentős indirekt (idegenforgalmi adó, növekvő foglalkoztatás, iparüzési adó, koncessziós díjak) bevételt generál az önkormányzatok számára egy vonzó, jó arculatú, ismertté tett kerékpáros turisztikai régió forgalma.

Ennek érdekében javasoljuk, hogy a térségek fektessenek hangsúlyt erre a tevékenységre, koordinálják, pályázzanak turisztikai forrásokra, készítsenek honlapot, kiadványt, térképet, vegyék fel a kapcsolatot utaztatási irodákkal, túraszervezőkkel. Vonják be a direkt bevételt élvező szolgáltatókat, szervezzenek transzfert, készítsenek komplex térségi kerékpáros turisztikai ajánlatokat.

Alapelvek

- **A központi költségvetési támogatásokhoz várhatóan kizárólag pályázati úton lehet hozzájutni.** A pályáztatás során a térség lehetőséget kap arra, hogy a fenntartási munkákat részben központi támogatásból fedezze. Kiemelten igaz ez a felújítási feladatokra, melyekre a karbantartási – üzemeltetési feladatoktól független külön pályáztatási rendszert javasolunk.
- A fenntartási tevékenység támogatásához elsődlegesen önerőt és finanszírozási képességet kell majd felmutatni.
- **A különböző hálózati funkcióba tartozó kerékpárutak esetében eltérő mértékű támogatási mértéket javaslunk.**
- A szükséges önrész közös térségi alapból célszerű finanszírozni, melyhez a térségi szereplők tulajdonlásuk, haszonélvezésük és teherviselési képességük arányában járulnak hozzá.
- A kerékpáros térségek által viselt önrész fedezetét a térségi önkormányzatok viselik, akik lehetőségeik szerint vonnak be forrásokat az egyéb szereplőktől, kerékpáros barát vendéglátóktól, és más szolgáltatóktól, örökbefogadó szponzoroktól.

2.7. A „BALATONI” MODELL KONCEPCIÓJA

Területi szint	Szervezet	„Hardware”	„Software”
Országos szint	KHEM	Szakmai kritériumrendszerek (UME, fenntartás). Fenntartási pályázati alap. Országos hálózati koordináció az NFÜ-vel.	-
	ÖM	Fenntartási pályázati alap.	Kritériumok ajánlásként történő megfogalmazása.
	MT Zrt	-	Országos promóció egyes elemeinek megvalósítása
	Kerékpáros Magyarország Szövetség - Tanács	Országos hálózattervezés és előírások kontrollja	Országos kritériumok kidolgozása, Régiók közti koordináció, Országos promóció koordinálása.
Regionális szint	BFT	Regionális hálózati koordináció a fejlesztési forrásokkal.	-
	RFT-k	balatoni javaslatok leképezése a támogatási rendszerben	
	TDM – B. Turisztikai Proj. Iroda	-	Promóció és termékfejlesztés operatív koordinálása a reg.-an.
	Balatoni Kerékpáros Szövetség	Regionális hálózati tervek, balatoni kritériumok, kontroll a regionális szereplők + a KT felett.	Szakmai javaslatok, kritériumrendszer, kontroll a Micro TDM-ek felett.
Micro térségi szint	TDM	Hozzájárulás a fenntartáshoz a vállalkozói bevételekből.	Promóció és termékfejlesztés operatív koordinálása a mikro-szinten. Vállalkozói hálózat fejlesztés, kapcsolattartás.
	Kerékpáros Térség (KT) (változó szervezeti keretben)	Létesítményfejlesztés Karbantartáshoz operatív koordinálása Vonzerőfejlesztés	-
Települési szint	Helyi önkormányzat	Létesítményfejlesztés Karbantartáshoz önerő biztosítása Vonzerőfejlesztés	Vállalkozásbarát környezet. Helyi események a regionálishoz kapcs.-va.
Vállalkozók	Turisztikai szolgáltatók	Hozzájárulás	Szolgáltatások ker.bar. biztosítása
	Karbantartók	Karbantartás megbízás keretében	

3. VÁLLALKOZÓI HÁLÓZAT

A szállásadó-, étkeztetési-, és kempingüzemeltető cégek vendégeinek folyamatosan növekvő részét teszik ki a kerékpárosok. Őket általában nagy ráfordítások nélkül a vendégeinkké tehetjük.

A kerékpárosok igényei főként attól a kerékpártúra céljától (fajtájától) függenek, amelyen éppen részt vesznek. Egy többnapos kerékpártúra indítékaként tudományos kutatások alapján általában a természet közeli élmény, a sport és mozgás, a kultúra és nem utolsósorban az autómentes pihenés utáni igény áll. Ezzel szemben elhanyagolható az olcsó nyaralás szempontja. Aki napközben derék módon kitartott a nyeregben, este általában egy jó vacsorára és kényelmes ágyra vágyik.

A kerékpárosok nem egynemű (homogén) csoport. Miközben a fiatalok kevésbé képviseltetik magukat, a szülőkkel kerékpározó gyermekek száma viszonylag nagy. A kerékpárosok között a 25-49 éves korosztály nagy arányban képviselteti magát. A kerékpáros vándorokról alkotott "szegényember-turizmus" kép régen elavult, ezek a nyaralók főleg az "új középosztály" képviselői, tehát középszintű és vezető alkalmazottak, tanárok, hivatalnokok. Általában a kerékpárosok párban utaznak, de gyakran családok és nem kevésbé nagyobb csoportok (több mint 4 fős) is kerékpárral vannak úton. (részletesen ld. célcsoportok).

A kerékpáros turisták a szálláslehetőségek valamennyi formáját használják a kempingtől az 5 csillagos szállodáig. Ebben alig játszik szerepet a televízió a szobában, míg nagyra értékelik a szoba komfort fokozatát fürdőkáddal vagy zuhannyal. A kerékpárosok estére becsületesen elfáradnak és éhesek, ezért általában olyan szálláshelyeket részesítenek előnyben, ahol helyben étkezési lehetőség is van.

A kerékpárutak mentén üzemelő étkeztetéssel foglalkozó cégek főleg a kerékpározó vendégek megemelkedett ellátási igényéből profitálnak. A csekély szállítási képesség miatt a kerékpárosok nem tudnak heteken át a csomagtartóból élni, úgy mint a lakókocsis turisták, inkább minden nap ellátást keresnek.

Az 1995-ben indult „Bett & Bike” franchise rendszer tagjainak száma Németországban a kezdeti 216-ról, 4600-ra nőtt 2008-ra. Ezzel a „Bett & Bike” a legsikeresebb célcsoport-fókuszált piaci együttműködéssé vált Németországban. Amennyiben egy szállásadó vállalkozás tulajdonosaként vagy üzemeltetőjeként valamennyi alapkövetelményt és a kiegészítő szolgáltatások két kívánalmát teljesítik, bekerülhetnek az (országos) ADFC "bringa&ágy" címjegyzékbe valamint (amennyiben létezik) a tagállam (házánkban régió) címjegyzékébe is. Németországban a csatlakozáshoz meg kell jelölni valamennyi, a vállalkozást jelenleg jellemző alapkövetelményeket valamint a biztosított kiegészítő szolgáltatásokat. Alá kell írja a jelentkezési lapot és vissza kell küldeni a következő dokumentációval együtt: fő ismertető prospektus, fénykép a vállalkozásról, a vállalkozás pontos helye (térképkivágás), a szomszédos kerékpárút helyzete, valamint további kerékpár-specifikus információk, amelyeket a vendégei számára nyújt.

A bejegyzés és a nyilvánosságra hozatal a katalógusban díjköteles.

Sajnos Magyarországon a sok helyi, országos kezdeményezésből még nem állt össze egy rendszer. Hazánkban a legtöbb tagot a Happy Bike hálózat tartalmazza, ezt a Pannonpedál regionális kerékpáros barát hálózata követi, majd a Magyar Kerékpáros klub illetve a Magyar Kerékpáros Túrások Szövetsége hálózata következik.

KRITÉRIUMOK KERERÉKPÁROSBARÁT SZÁLLÁSADÓ VÁLLALKOZÁSOK RÉSZÉRE**Alapkövetelmények**

- Kerékpáros vendégek fogadása csak egy éjszakára is!
- Zárható tároló helyiség a kerékpárok részére éjszakára (lehetőleg földszinti, pl. garázs)
- Szárítási lehetőség a ruházat és a felszerelés részére (pl. szárítóhelyiség, kazánház, szárító, alagsor, stb.)
- Tartalmas reggeli kínálata (vitamin- és szénhidrát dús) vagy főzési lehetőség (kempingeknél)
- Helyi kerékpáros térképek, kerékpáros útleírások, vonat- és buszmenetrendek valamint hajójáratok és kompjáratok menetrendjének megtekintési lehetősége, kölcsönzése vagy árusítása.
- Kerékpáros szerszámkészlet rendelkezésre bocsátása a legfontosabb szerszámokkal egyszerű szerelési és karbantartási munkálatokhoz
- A legközelebbi kerékpárüzlet helyéről, nyitvatartási idejéről és telefonszámáról információk a nagyobb szerelési munkákhoz.

Kiegészítő szolgáltatások

- Szállásfoglaláskor tájékoztatás a környezetbarát oda és visszautazási lehetőségekről (főként kerékpárszállítással együtt)
- Személyszállítási ajánlat kerékpáros túrázók részére
- Saját tulajdonú, jó minőségű kerékpárok bérbeadása vagy a helyi kerékpár kölcsönzési lehetőség közzététele (cím, telefonszám)
- Kidolgozott egynapos kerékpártúrák ajánlata
- Csomagszállítás az előző szállástól vagy a következő szállásra
- Szállásfoglalási lehetőség más környékbeli kerékpárbarát szállásokon a következő éjszakára
- Fontos alkatrészek rendelkezésre bocsátása esetleg a közeli szervizzel egyeztetve
- Más környékbeli kerékpárbarát szálláslehetőségek listájának feltüntetése
- Uzsonnacsomag elvitelre
- Vendégekönyv kerékpáros turistáknak

KRITÉRIUMOK KERERÉKPÁROSBARÁT ÉTKEZÉSI VÁLLALKOZÁSOK RÉSZÉRE.....**Alapkövetelmények**

- Jó minőségű, lehetőleg fedett kerékpártároló látótávolságban (kerékpár és a csomag felügyelet alatt) vagy egy zárható helyiség, ahol ingyenesen elhelyezhetik a vendégek a kerékpárt és a csomagot.
- A kerékpárosokra szabott italkínálat, mint pld. egy "bicajosfröccs" (1/2 liter gyümölcsle ásványvízzel), gyümölcs- vagy gyógynövényteák. Az árnak a sör ára alatt kell lennie!
- A teljes nyitvatartási idő alatt legalább egyfajta meleg étel kínálata
- Helyi kerékpáros térképek, kerékpáros útleírások, vonat- és buszmenetrendek valamint hajójáratok és kompjáratok menetrendjének megtekintési lehetősége, kölcsönzése vagy árusítása.
- Kerékpáros szerszámkészlet rendelkezésre bocsátása a legfontosabb szerszámokkal egyszerű szerelési és karbantartási munkálatokhoz
- A legközelebbi kerékpárüzlet helyéről, nyitvatartási idejéről és telefonszámáról információk a nagyobb szerelési munkákhoz.

Kiegészítő szolgáltatások

- Legalább egy teljes értékű és egy vegetáriánus étel kínálata
- Tájjellegű étel kínálata
- Egész napos nyitva tartás
- Szárítási lehetőség a ruházat és a felszerelés részére (pl. szárítóhelyiség, kazánház, szárító, alagsor, stb.)
- Fontos alkatrészek rendelkezésre bocsátása esetleg a közeli szervizzel egyeztetve
- Információk a környékbeli kerékpárbarát szálláslehetőségekről
- Uzsonnacsomag elvitelre
- Vendégeknyv kerékpáros turistáknak

KRITÉRIUMOK KERÉKPÁROSBARÁT KEMPINGEK ÜZEMELTETŐI RÉSZÉRE

Alapkövetelmények

- Elválasztott sátorhelyek kerékpáros és más nem motorizált vendégek részére, ahova személygépkocsival és lakókocsival nem lehet behajtani.
- Fűves felület a sátrak felállításához, amely lehetőleg sík és vízszintes (zúzottkő kavics vagy tömör talaj nem jöhet szóba sátorozók részére.)
- Kerékpár letámasztási- és parkolási lehetőség a sátorhely közelében (látótávolságban)
- Szárítási lehetőség a ruházat és a felszerelés részére
- Nincs külön díj a kerékpárok kemping területén való tárolásakor
- Helyi kerékpáros térképek, kerékpáros útleírások, vonat- és buszmenetrendek valamint hajójáratok és kompjáratok menetrendjének megtekintési lehetősége, kölcsönzése vagy árusítása.
- Kerékpáros szerszámkészlet rendelkezésre bocsátása a legfontosabb szerszámokkal egyszerű szerelési és karbantartási munkálatokhoz
- A legközelebbi kerékpárüzlet helyéről, nyitvatartási idejéről és telefonszámáról információk a nagyobb szerelési munkákhoz.

Kiegészítő szolgáltatások

- Fedett tároló hely vagy zárható helyiség áll a kerékpártúrázók rendelkezésére
- Pad és asztal kombináció áll rendelkezésre különválasztott sátorhelyen, lehetőség szerint fedett
- A kempingezőknek főzési lehetőség áll rendelkezésükre
- Bevásárlási lehetőség van, alap ellátással
- A sátorozási terület útjai megfelelően ki vannak világítva
- Fontos alkatrészek rendelkezésre bocsátása, esetleg a közeli szervizzel egyeztetve
- Információk más kerékpárbarát kempingekről a környéken
- Sátrak bérbeadása, bungalók, kölcsön lakókocsik, faházak kiadása

A Balatoni Kerékpáros-barát Minőségbiztosítási Rendszer jelen dokumentum 2. sz. mellékleteként részletesen kifejtésre került.

4. MŰSZAKI INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSEK

4.1. AZ ÚTVONALAK KIEJLÖLÉSÉVEL KAPCSOLATOS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK

E beavatkozásokhoz, a fajlagos költségeik alapján közelítő költségvetést lehet készíteni.

Közelítő hosszadatok kilométer	<u>létező kerékpár-út</u> futó útvonal	<u>létező kitáblázott</u> kerékpár-útvonalon futó útvonal	<u>kerékpárút építés</u> szükséges	kisforgalmú közúton <u>kerékpár-útvonal táblázás</u> szükséges	<u>nem közúton kerékpár-útvonal táblázás</u> szükséges (erdészeti feltáró úton vagy mezőgazdasági úton)	<u>nem közúton kerékpár-útvonal táblázás és útvonal</u> szükséges (erdészeti feltáró úton vagy mezőgazdasági úton)	<u>városi kerékpárút</u> építés vagy táblázás szükséges	ÖSSZESEN
elsődrendű kerékpáros útvonalak	154,42	126,76	92,19	191,23	56,71	79,03	8,67	709
Legfontosabb kerékpárútnak kiépítendő elsődrendű kerékpáros útvonalak hossza			21,38					
másodrendű kerékpáros útvonalak	-	-	16,64	108,53	16,52	81,45	-	223
ÖSSZESEN	154,42	126,76	108,83	299,76	73,23	160,48	8,67	932

	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 feltáró úton vagy mezőgazdasági úton)	50eFt/km...
Mezőgazdasági, erdészeti, vízügyi aszfaltozott feltáró utak létesítése, meglévő stabilizált utak, töltéskorona helyén.	25 – 30 millió Ft/km

A költségek tartalmazzák a földmunkát, a felépítményeket, a forgalomtechnikát, a jellemző járulékos infrastrukturális fejlesztési költségeket, de nem tartalmazzák az esetleg szükséges műtárgyakat pl. hidakat.

Közelítő költségadatok millió Ft	<u>létező kerékpár-úton</u> futó útvonal	<u>létező kitáblázott</u> kerékpár-útvonalon futó útvonal	<u>kerékpárút építés</u> szükséges	kisforgalmú közúton <u>kerékpár-útvonal táblázás</u> szükséges	<u>nem közúton kerékpár-útvonal táblázás</u> szükséges (erdészeti feltárási úton vagy mezőgazdasági úton)	<u>nem közúton kerékpár-útvonal táblázás és útiavítás</u> szükséges (erdészeti feltárási úton vagy mezőgazdasági úton)	<u>városi kerékpárút</u> építés vagy táblázás szükséges	ÖSSZESEN
elsőrendű kerékpáros útvonalak	1544,2	6,338	2950,08	9,5615	2,8355	79,03	303,45	4895,495
Legfontosabb kerékpárútnak kiépítendő elsőrendű kerékpáros útvonalak költsége			684,16					
másodrendű kerékpáros útvonalak	0	0	532,48	5,4265	0,826	81,45	0	620,1825
ÖSSZESEN	1544,2	6,338	3482,56	14,988	3,6615	160,48	303,45	5515,6775

A létező kerékpárútvonalaknál az újbóli kitáblázás nem elkerülhető, de a meglévő kerékpárutak minőségi fejlesztése (kb. 1,5 Mrd Ft) kapcsán át kell gondolni, hogy ez vagy a további elsőrendű kerékpáros utak létesítése legyen prioritás.

4.2. EGYÉB INFRASTRUKTÚRAFEJLESZTÉSEK

Ezek az infrastruktúra fejlesztési szükségletek csak az egyes kistérségek és tematikus útvonalak részletes projektszintű tervezése során kalkulálhatók a megadott szabványok alapján (ld. A Balaton térség innovatív kerékpáros turisztikai fejlesztési irányaihoz kötődő projektfejlesztési akciók követelményei és alapfeltételei” c. dokumentumban).

Az alábbi közösségi infrastrukturális beavatkozásokat kell tervezni:

- kerékpárparkolók
- kerékpártárolók
- kerékpáros pihenőhelyek
- autóparkolók
- kerékpárszállító eszközök (kisbuszok, buszok, hajók)
- önkormányzati kerékpárkölcsonzók

A fentiekhez vállalkozói infrastruktúrafejlesztések is kapcsolódnak, kedvező esetben minél több, pl.:

- Kerékpárjavító műhelyek kialakítása
- Kerékpárkölcsonzók kialakítása
- Kerékpáros barát turisztikai szolgáltatásokhoz szükséges infrastruktúrafejlesztések

5. MARKETINGKOMMUNIKÁCIÓS CSELEKVÉSI TERV

A **Balaton Régió lehetne egy igazi „Kerékpáros Régió”** a Kerékpáros Magyarország Program analógiáján, és mint ilyen **az első az országban**.

Az alábbi fejezetben a Balatoni Bringakörút kerékpáros turisztikai tematikus útvonalának példáján keresztül mutatjuk be a marketingkommunikációs cselekvési tervét. Fontos megemlíteni, hogy ez a Balaton Régió egészére is értelmezhető, és annak kistérségi is iránymutató.

Ez annak köszönhető, hogy a Bringakörút a Balaton Régió legnagyobb kerékpáros turisztikai vonzereje jelenleg. Az országban jelenleg egyedülálló módon áll itt rendelkezésre kerékpáros turisztikai infrastruktúra nyújtotta potenciál. Ez a lehetőség jelenleg kihasználatlan (a szoft elemek bevezetésének hiánya miatt), és félő, hogy a következő néhány évben más jól fejlődő hazai ill. közeli külföldi desztinációk (pl. Tisza-tó, Dunakanyar, Fertő, ill. Szlovénia, Burgenland és Felső-Ausztria) versenyében gyorsan alulmaradva a kihasználást már nem is sikerülhet gazdaságosan megvalósítani.

Ezért a legfontosabb kerékpáros turisztikai teendő jelenleg Balatonnál (de országos kitekintésben is), hogy a Balatoni Bringakörút egy jól bevezetett és megtervezett turisztikai terméké váljon minél hamarabb, megalapozva a Balaton Régió kerékpáros turisztikai kistérségi termékeinek kialakítását és bevezetését. Ezért lett a jelen stratégiához kapcsolódó mintaprojektnek a Bringakörút a tárgya.

A mintaprojekt eredményeire a későbbiekben könnyen felfűzhető lesz az egész Balaton Régió összes kerékpáros turisztikai tevékenysége, lehetőleg a már vázolt kistérségi megközelítésben.

5.1. A BRINGAKÖRÚT SPECIÁLIS CÉLCSOPORTJAI ÉS VONZERŐKOSARA

Tény, hogy az egyes kerékpáros turisztikai kistérségek is szervesen kapcsolódnak a Bringakörúthoz, saját körútjaik egyes szakaszai a Bringakörúton futnak majd. Ugyanakkor a Bringakörút önállóan is terméket alkot, hiszen sokak számára a Bringakörúton való teljes körös vagy részbeni kerékpározás lehetősége lesz a legvonzóbb balatoni kerékpáros lehetőség a jövőben is, még az egyes, egész Balaton Régióra kiterjedő kerékpáros turisztikai lehetőségek kialakítása után is.

Kifejezetten a Bringakörútra több termékkosár is kijelölhető, továbbá az egyes kistérségi szakaszok külön-külön is bevonják a körút egyes szakaszait saját kistérségi termékeikbe.

A Bringakörút saját célcsoportjai:

1. „Strandjáró biciklizés”

Az üdülőtelepi üdülönépesség szokásos napi mozgásait jól ki tudja szolgálni a Bringakörút, elsősorban a déli-parti településeken. Célcsoportjaik jellegzetessége, hogy parti településen állandó szálláshellyel rendelkezik, egyúttal ahhoz kötött.

Ez magában foglalja a strandra való eljutást, a bevásárlást és a szórakozó és vendéglátóhelyek és a szálláshelyek közötti mozgásokat.

Az Északi-part élénkebb domborzati adottságai miatt csak a települések parti sávjaiban jelenhet meg ez az igénybevétel. A napi kerékpáros ingázás a magasabban fekvő településrészekkel kiegészítő csak közösségi közlekedési kapcsolat (buszos kerékpárszállítás) esetében lenne élnékihető csak a települések fő közlekedési útvonalakhoz közel fekvő részein.

Célcsoportjai:

- Kisgyermekes családok
- Városi fiatalok hétvégi alkalmilag kisebb szakaszokon kerékpározók (Ld. célcsoportok fejezet)
- Nyaralókat hétvégére vagy szabadságra bérlő üdülónépesség (ebben több kerékpáros célcsoport is megjelenhet, különösen a városi fiatalok, kisgyermekes családok, családok)
- Hétvégét vagy nyári szabadságot üdülőjében töltő üdültulajdonosok (ebben minden kerékpáros célcsoport megjelenhet, különösen fontos speciális célcsoportot képezhetnek a szeniorok)

Vonzerőkösár:

- strandok, megközelíthető vízpartok
- sportszolgáltatások
- vendéglátóhelyek
- szórakozóhelyek
- főterek-főutcák: szolgáltatási központok
- bevásárlóközpontok
- parkok
- szabadtéri rendezvények

2. „Körtúrázó”

Ők az egész tavat körbeciclik, de legalábbis nagyobb szakaszait egyben járják be (pl. Déli-part, Északi-part). Túrázás közben mozognak, szálláshelyük változó.

Jellemzője, hogy a kijelölt útvonalakon általában (ill. e projekt keretében jól beazonosított kivételekkel) kényelmesen lehet kerékpározni, az autós forgalom elől védett útvonalakon. Nyári időszakban nagyon sok turisztikai szolgáltatás tarkítja az útvonalat (ez időszakon kívül viszont nem, ami jelentős nehézséget jelent).

E túrázókat ugyanakkor nem csak a vonzerők, hanem a teljesítmény is motiválja, hiszen egy jól meghatározható teljesítményt jelent a Balaton megkerülése.

Célcsoportjai:

- Városi fiatalok társasága (vidám „kikapcsolódása”)
- Családok (gyermektelenek ill. nagyobb gyerekekkel)
- Teljesítménytúrázó országúti kerékpározók (ők nem a kerékpárutakat követve).

Vonzerőkösár:

- legfontosabb: a Balaton megkerülésének imázsa
- strandok
- szórakozóhelyek
- kulturális látnivalók

5.2. KERÉKPÁROS TURISZTIKAI KOMMUNIKÁCIÓS PROGRAM A BRINGAKÖRÚTRA ÉS A BALATON RÉGIÓRA

E fejezetben a Balatoni Bringakörút egységes promóciós tevékenységét kijelölő cselekvési terv, és ennek alapján a későbbiekben a kerékpáros turisztikai kistérségekre alkalmazható egységes marketingkommunikációs terv kerül meghatározásra.

A terv mentén a terméktervben szereplő hálózat – ideálisan kistérségenként történő – kiépülése és fenntartása folyamán a régió térségeinek, településeinek egységes kerékpáros turisztikai marketingkommunikációs tevékenységet kell folytatniuk.

A balatoni kerékpáros turisztikai termékrendszer sikeres kialakításának egyik kulcskérdése a hatékony marketingkommunikáció (promóció) megvalósítása. A promóció célja, hogy a termékkel kapcsolatos információk mind hatékonyabban, kívánt hatást elérve jussanak el a stratégiában kiválasztott célcsoportokhoz. Cél, hogy a kerékpáros rendszer potenciális vendégei:

- ◆ megismerjék a termék vonzerőit és egyéb kínálati elemeit;
- ◆ megfelelő imázs alakuljon ki bennük a helyről, ezzel járulva hozzá az látogatási szándék kialakításához;
- ◆ megismerjék a termék elérhetőségét (közlekedés, információ, szállások, szervizek és egyéb szolgáltatások stb.).

A promóciónak e fentiekől némiképp eltérő jellegű formája az ún. belső promóció, mely a kerékpározás bátorításához rendkívül fontos szemléletváltást ösztönzését célozza (ld. következő részfejezet).

Általános cél:

A kommunikációs program célja, hogy a „Bringakörút” ill. ezen keresztül az egész „Kerékpáros Régió” üzenetét kommunikálja. Az üzenet kerékpározással kapcsolatos értékek elfogadását, a kerékpáros közlekedésben (turizmus, életmód és közlekedés szempontjából egyaránt) rejlő lehetőségek és veszélyek, valamint megoldások felismerését hordozza.

Az alábbiakban a kommunikáció célcsoportjai és a nekik szóló fő üzenet kerül definiálásra.

5.2.1. Belső promóció – szemléletformálás

Célja:

Minden fejlesztési törekvés (pl. program) megvalósításának hatékonyságát növeli a program népszerűsítése, üzenetének mind többekhez való eljuttatása, így mozgatva meg a célok érdekében a cselekvés (fejlesztés) társadalmi környezetét. Jelen program esetében a promóció szerepe ezen általános jelentőségnél is fontosabb.

A jövőképből célkitűzésként megjelölt „kerékpáros régió” fizikai jellemzőin túl erős identitást, arculatot és kulturális tartalmat is hordoz. E célállapot elérését a régió imázs kommunikálásával lehet megvalósítani, mely cselekvés a marketingkommunikáció eszközeire épít. A tudati szinten is megélt, illetve fontosnak, értékesnek ítélt régiókép maga is hozzájárul a kerékpáros régió fizikai feltételeinek (fejlett vonzerők, infrastruktúra, stb.-) kialakulásához, a különböző

szereplők (politikusok, potenciális turisták, a közlekedésben gépkocsival résztvevők) megszólítására, pozitív tudati befolyásolására.

A kerékpározás népszerűségének terjedését az infrastrukturális és környezeti hiányosságok mellett - ezeknél nem kisebb mértékben – az akadályozza, hogy a kerékpáros közlekedés és ehhez kapcsolódó életforma elemek ma még nem szerves részei a magyar közlekedési, életviteli kultúrának, a magyar értékrendnek. A kerékpározást övező gyakran megnyilvánuló kedvezőtlen megítélés, a meg nem becsültség, el nem fogadottság, „lesajnálás” vagy akár értetlenség

Az intézkedés megvalósulását három alapprogram szolgálja:

- A.) Oktatás-nevelési kerékpározást népszerűsítő programok, akciók**
- B.) Rendezvénysorozatok indítása és eseti programok, rendezvények**
- C.) Médiakampány**

5.2.2. Külső promóció

Célja:

- A **Balaton Régió, mint Kerékpáros Régió** is ismertté váljon, belföldön, külföldön egyaránt
- A régió pozitív és egyedi arculattal rendelkezzen a hazai és nemzetközi „piacon”
- Minél több vendég kerékpározzon, ill. minél több további kerékpáros turista látogassa meg a régiót.

Az intézkedés keretében az alábbi alapprogramok valósítják meg a régió külső promócióját:

- A.) Információs és vonzerő-ismertető táblák
- B.) **Kerékpáros turisztikai arculati terve és kézikönyve**
(szimbólumok, logók, tervei, honlapok, kiadványok arculati elemi és tartalmi struktúrái, az egységes arculat megjelenítésének és betartásának szabályai)
- C.) **Promóciós kiadványok (brossúrák) készítése és disztribúciója**
- D.) **Kerékpáros honlaprendszerének fejlesztése**
(a www.balatonregion.hu keretén belül a kerékpározók számára)
- E.) **Térképsorozat és ismertető úti könyvek**
- F.) **Turisztikai vásárokon való szervezett jelenlét kerékpáros kiadványokkal (is)**
- G.) **Nemzetközi médiakampány**
- H.) Képeslapok
- I.) **Rendezvények**
(kerékpáros versenyek, fesztiválok)

5.3. KERÉKPÁROS TURISZTIKAI PROMÓCIÓS ESZKÖZÖK A BRINGAKÖRÚTON ÉS A BALATON RÉGIÓBAN

A marketingkommunikációs tevékenységben fontos, hogy a Balaton Régió, mint Kerékpáros Régió egysége mellett megjelenjenek az eltérő arculattal rendelkező kerékpáros turisztikai

kisrégiók és tematikus utak is.

A promóciós eszközök rendszerét a Balaton Régió – Kerékpáros Régió szintjén kell meghatározni, és az eszközök többségét is csak itt kell alkalmazni. Az egységes régiós eszközökhöz társulhatnak a megvalósító térségi együttműködések specifikus kiegészítő eszközei (pl. régiós honlap vagy brosúra alfejezeteiként).

Mivel a Bringakörút átfogja az egész Régiót, és az összes kisrégiót érinti, ezért a Bringakörút mintaprojekt keretében elkészülő promóciós eszközökre tudnak majd felfűződni az egyes kisrégiók specifikus kiegészítő promóciós eszközei.

Honlap:

A főbb funkciók az alábbiak:

a.) Információszolgáltatás:

Kinek?

- Potenciális és jelenlegi látogatóknak
- Kormányzati szereplőknek
- Egyéb érdeklődőknek

Miről?

- Az adott kerékpár-turisztikai rendszer kialakításának történetéről, támogatókról
- Az útvonal mennyiségi, minőségi jellemzőiről
- A kapcsolódó turisztikai vonzerőkről
- A vendéglátói és egyéb szolgáltatásokról (szállás, étkezés, szerviz, kölcsönzés, vásárlás, stb.)
- A rendszert működtető szervezetekről
- Vendégforgalomról, (monitoring a későbbiekben)
- Újdonságok, hírek, események a térségből, amelyek fontosak a kerékpározás szempontjából

b.) Kommunikáció:

- A rendszer aktorai és érdekeltjei között

c.) Reklám:

- A rendszerben lévő vállalkozások számára
- A rendszerben lévő települések számára (településmarketing)
- Az egész rendszer arculatának és fő üzeneteinek megjelenítése

d.) Vendégközvetítés:

- Online szállás / asztal / kerékpár foglalási rendszer (jövőben)

e.) Piackutatás:

- A vélemények, elégedettség rovat(ok)ban a látogatók visszajelzései

2. Kerékpár-turisztikai térkép

A Régió egészére készülő áttekintő térképhez kapcsolódnak a kistérségek kerékpár-turisztikai térképei. Az alábbiakban olvashatók a térkép fő funkciói.

Információs szolgáltatás:

Kinek?

- Turistáknak, látogatóknak és a helyi kerékpározóknak

Miről?

- Kijelölt hegyi kerékpárutak és épített kerékpárutak
- Egyéb utak, ösvények
- Kapcsolódó turisztikai infrastruktúra (erdei pihenők, információs pontok, stb.)
- Kerékpáros barát vendéglátóhelyek és egyéb szolgáltatások, helye és neve
- Kerékpáros barát vendéglátóhelyek és egyéb szolgáltatások bemutatása (hirdetési felületek)
- Települések és egyéb szervezetek bemutatása (hirdetési felületek)
- Egyéb szponzorok bemutatása (hirdetési felületek)
- egyéb szolgáltatások (pl. közlekedési lehetőségek)
- Attrakciók, melyek a kerékpárosok szempontjából relevánsak
- A földrajzi környezet egyéb információi (domborzat, növényzet, infrastruktúra, települési belterületek, vízrajz, stb.)

Reklám:

- A rendszerben lévő vállalkozások számára
- A rendszerben lévő települések számára (településmarketing)

Piacutatás:

A térkép felkéri a felhasználókat visszajelzések küldésére a térkép információkkal kapcsolatban.

3. Brosúra

Információs szolgáltatás:

Kinek?

- Minden potenciális turistának, látogatónak
- Tour operátor utazási irodáknak
- Potenciális vállalkozásoknak, befektetőknek

Miről?

- Vonzerők fő arculati elemei
- Típek a programokra
- Szolgáltatások (rendszerbe belépő szolgáltatók listája)
- Elérhetőség, további információk

Reklám:

- A rendszerben lévő vállalkozások számára
- A rendszerben lévő települések számára (településmarketing)
- Az egész rendszer arculatának és fő üzeneteinek megjelenítése

A promóciós célú kiadványok időről időre frissítve kerülnek három nyelven (magyar, német, angol) kiadásra.

4. Képeslapok

Információs szolgáltatás:

Kinek?

- A látogatóknak vendégeknek
- A látogatók ismerőseinek rokonainak

Miről?

- Vonzerők és szolgáltatások felvillantása a hangulat megjelenítése szintjén

E látszólag egyszerű promóciós eszközök megfelelő kivitel esetén hatásukat kettős célcsoportra képesek kifejteni:

- Képeslapot vásárolók
- Az elküldött képeslapok címzettjei.

5. Irányjelző és vonzerő ismertető táblák

Kiemelt szerepe van azoknak a tábláknak, melyek az adott kistérségi kerékpáros rendszernek általános, a tájékoztatáson túl kifejezetten reklám célú ismertetése szerepel. Ezek a **promóciós táblák** minden a különböző nagyobb városi csomópontokban ill. e rendszerszakaszok kezdő és végpontjain kerülnek kihelyezésre.

E marketingkommunikációs eszközök egységes fizikai paraméterei, arculati elemei a Régió kerékpár-turisztikai arculattervében kerülnek részletesen meghatározva, csakúgy mint az egységes szimbólumok, a régió egészének brossúrái.

5.3.1. Promóciós eszközök disztribúciója

Az alábbi disztribúciós terv a rendszermegvalósító projektek keretében létrejövő, fentebb számba vett marketingkommunikációs eszközök disztribúcióját tervezi meg, illetve indikátorszerűen megfogalmazza a disztribúció célszerű minimális vállalásait.

A terjesztés feladata a promóciós eszközök (további alvállalkozók bevonásával) előállításáért megbízott alvállalkozó feladat meghatározásának kell, hogy része legyen még akkor is, ha a projekt helyi partnerei (pl. Tourinform Irodák, osztrák partnerszervezet, stb.) ebben szerepet vállal.

A terjesztéssel kapcsolatos követelmények az alvállalkozó számára az alábbiak:

Térkép:

A térkép egy olyan kereskedelmi csatornákon értékesíthető termék, amelynek jelenleg dinamikusan növekvő piaca van Magyarországon.

Kereskedelmi értékesítés:

- térképboltok, könyvesboltok a térség (kisrégió) központjaiban, a Régió nagyvárosaiban és Budapesten,
- egy nagy hazai térképkészítő cég hálózatában országos értékesítés,
- A rendszer vendéglátóinál,
- Az érintett Tourinform Irodákban,
- Szakboltok: min. 3 Régióbeli, 3 Budapesti és 3 külföldi kerékpáros szakboltban.

Egyéb terjesztés:

A térkép megküldése (egyéb promóciós anyagokkal együtt) kulcs fontosságú szervezeteknek: Megyei Turisztikai Hivatal, turizmusért felelős államtitkárság, a Balatoni Fejlesztési Tanács, Balatoni Idegenforgalmi Bizottság, és minimum 30 db. aktív turisztikai utak szervezésében érdekelt Tour operátor szervezetnek, főként az alábbi országokban: Németország, Ausztria, Hollandia, Svédország, Finnország, Dánia, Franciaország,

Honlap:

- A honlap egy az ország kerékpár-turisztikai szolgáltatásait hálózatba fogó cég honlap rendszerébe kell, hogy illeszkedjen, annak érdekében, hogy a honlap karbantartása, működtetése (pl. foglalási rendszer, tájékoztatás) profitorientált keretek között működhessen, és fenntartása és aktualitása ezáltal biztosítva legyen. Kulcsszavak széles körének beállítása keresésekhez, ill. keresőmotorokhoz való kapcsolások
- Linkkapcsolatok kialakítása. Minimum 20 kapcsolódó honlapról linkkapcsolattal elérhető.
- A honlap címének terjesztése
 - minden kapcsolódó kiadványban (turistatérképek, a térségről készülő útikalauzok , egyéb kiadványok,
 - a Magyar Turizmus Rt. Kapcsolódó kiadványai (Aktív turizmus Magyarországon, a Régióról szóló kiadvány)
 - rendezvényeken,
 - a többi promóciós eszközön. (térképen, képeslapon, broszúrán és a rendszerben elhelyezett tájékoztató táblákon)

Brosúra:

- Szakkiállításokon (Sport, Szabadidő, Turizmus BNV, „Utazás 2004”)
- A Régió Tourinform Irodáiban: A közeliébe (800 db.) és távolabbiakba (300) budapesti irodákba (800db), valamint tíz itthoni utazási irodába, és 10 külföldi utazási irodába (50-50 db) leadva.
- Szállásadó szolgáltatók. a szolgáltatói hálózat tagjai és egyéb térségen belüli ill. budapesti szállásadók. E vállalkozások minden félévben kapnak broszúrákat. Az első félévre 50 db-ot kapnak, melyet vendégeiknek adnak.

Képeslap:

A képeslap egy kereskedelmi csatornákon értékesíthető termék.

Terjesztésére elsősorban a térségben kerülhet sor, hiszen egyfajta helyi szuvenírt is jelent.

- Értékesítés a vendéglátóhelyeken, melyek a kerékpárbarát szolgáltatói rendszerbe lépnek.
- Postahivatalokban (Minden érintett településen)
- Könyvesboltokban, egyéb kapcsolódó kereskedelmi egységekben

5.3.2. Kisrégiók marketingkommunikációjának feladatai a középtávú jövőre

Az középtávú tervben szereplő marketingkommunikációs intézkedések a már létrehozott kisrégiós rendszerek későbbi működésének idejére fogalmazznak meg iránymutatást. E fenntartó és bővítő jellegű kommunikációs beruházásokat már nagyobb arányban kell, hogy a helyi érdekcsoportok (non-profit gazda szervezet-hálózat és vállalkozói hálózat) finanszírozzák.

<i>Eszköz:</i>	<i>Tennivalók:</i>	<i>Forrás:</i>	<i>Ütemezése:</i>
Térkép	frissítés (utak, látóponterek, szolgáltatások, közlekedési eszközök, stb.)	Disztribúcióból származó bevételek (értékesítés), a rendszert működtető szervezeti háló tagjainak hozzájárulása, egyéb	3 évente új kiadás
Brosúra	frissítés, új kiadványok	A rendszert működtető szervezeti háló tagjainak hozzájárulása, hirdetések	2 évente
Kerékpáros kiadvány (útikönyv)	Tervezés, szerzői munkák, érdekegyeztetés, hirdetések szerződtetése, design-tipográfia nyomda,	Disztribúcióból származó bevételek (értékesítés), hirdetési felületek (vállalkozások, települések, egyéb szervezetek), esetleg pályázati forrás	A rendszer kiépítését követő első évben első kiadás, később 3 évente új kiadás, esetleg változó tartalom
Képeslapok	foto, design, nyomda	Települések és vállalkozások hozzájárulása a képeslap témájától	A rendszer kiépítését követő második évtől rendszeresen évről-évre bővülő kollekción
vendéghártya	A szolgáltatói rendszer keretén belül, kedvezményeket nyújtó kártyarendszer kialakítása	Pályázati támogatás, vállalkozói hozzájárulások	A rendszer kiépítését követő második, ill. harmadik évtől
Honlap	frissítés, bővítés (szállásfoglalási rendszer, eseménynaptár, stb.), tartalomfejlesztés, internetes szolgáltatások rendszerének bővítése ehhez kapcsolódó szerződések	A rendszert működtető szervezeti háló tagjainak hozzájárulása, tartalomfejlesztéshez pályázati forrás	Folyamatosan - havi rendszerességgel
Rendezvények	kerékpáros fesztivál (már eddig is létező rendezvény) Kerékpáros napok, szervezett túranapok megfelelő elő-kampánnyal.	Pályázati források, szponzorok, tag vállalkozások és önkormányzatok	évente minimum 2 alkalommal
Publikációk, propaganda	Szócikkek, hírszemlék a kerékpáros szaklapokban, sport, szabadidő és internetes magazinokban.	A rendszer gazdaszervezetének az alapja/célelőirányzata	Folyamatosan, min. évente 5 megjelenéssel
Szuvenír, ajándék -tárgyak	vállalkozói források illetve a vállalkozói hálózat kezdeményezése		

5.3.3. Promóciós eszközökhöz kapcsolódó leggyakoribb hibák

A kerékpáros turizmussal kapcsolatos promóciós tevékenység megfelelő színvonalának elősegítése érdekében az alábbiakban felsorolásra kerülnek azok a leggyakoribb hibák, melyekre figyelve az eszközök érvényesülésének hatékonysága jelentősen javítható.

Térkép:

- Kerékpárosoknak szóló térkép **megjelentetése** kijelölt (kitáblázott), leegyeztetett útvonalak megléte nélkül;
- Térkép **méretaránya** túl kicsi, ill. túl nagy. Az ideális térkép méretarány különböző a dombvidéki, hegyvidéki és síkvidéki területeken, csakúgy, mint az erdei és országúti nyomvonalak esetén;
- **Szintvonalsűrűség:** 25 m-es szintköznél sűrűbb szintvonalak zavaróak. Közép hegységi terepen a helyesen alkalmazott domborzatárnyékolás nagy segítség azok számára, akik nehezen értelmzik a szintvonalas térképeket;
- **Vízvételi lehetőségen** nem kerülnek megjelenítésre;
- Kerékpárosok számára fontos **szolgáltatások** nem szerepelnek a térképen;
- Több **nyelvű** jelmagyarázat hiányzik;
- A legtöbb turista számára a túra megtervezéséhez szükséges a szintemelkedéseket látványosan ábrázoló út-**szintmetszetek**, kivéve, ha sík terepről van szó. A domborzat szerepe olykor lényegesen fontosabb a kilométerben mért távolságnál;
- Közlekedési eszközök (vonat/komp) **menetrendjei**, vagy legalább e menetrendek elérhetősége;
- Múzeumok **nyitva tartása** általában hiányzik;
-
- Nem megfelelő **térképméret** és forma: A kerékpáros számára használható térkép formátum: zsebbe tehető vagy lapozható, több szelvényes, műanyag tokkal.

Brosúra:

- Hibás **fordítás** (image romboló);
- Nem logikus, átlátható, **szerkezet**;
- Nem a célcsoportra szabott **tartalom**. (olyan látnivalók és rendezvények, melyek a kerékpárosok számára szóba sem jöhetnek);
- **Koncepcionálisan** nem tervezett arculat és termékkínálat;
- Csúnya **képek**;
- Lényegtelen **információk** (településtörténet az őskortól);
- Nincsenek **biciklisek** a képeken;
- Vonatok, kompok **menetrendje**, múzeumok **nyitva tartása**, vendéglátóhelyek és speciálisan kerékpáros szolgáltatások (szerviz, kölcsönzés, stb.) megjelenítésének hiánya;
- Egyértelmű logók, **image elemek** hiánya.

Képeslap:

- Túl **sok** információ.

Rendezvény:

- Kerékpáros **szak promóció** hiánya;
- Rossz **időpont** (más rendezvény, időjárás);

- **Ellátás** hibák (nehéz étel, nincs ital);
- Rosszul meghatározott **túraút** (túl könnyű, v. nehéz);
- Nincs **kölcsönbicikli** a protokoll személyeknek;
- Átadó-avató rendezvény **projektzárás** nélkül.

Honlap:

- Hiányos / tervezetlen és koncepciótlan **térségi arculat**
- Átláthatatlan **szerkezet**
- Igénytelen **kivitelezés**
- Ritka **frissítés**

MELLÉKLET:**1. KERÉKPÁROSOK PREFERENCIÁI, KERESLETI TRENDEK**

A Balaton Régió vonzerejének és adottságainak értékelése, a fejlesztés irányainak meghatározása, vagyis programok tervezése és a fejlesztések előtt mindenképp tisztázni kell azokat a sajátosságokat, melyek a kerékpárral közlekedő turista / lakos / sportoló igényeit megkülönböztetik a gépesített közlekedési eszközzel utazótól. Első feladat tehát feltárni a kerékpárosok preferenciáit.

A nemzetközi e témához kapcsolódó szakirodalom, tapasztalatok és hazai jelentős számú kerékpáros szervezet és egyéni kerékpáros véleménye alapján ennek kiderítése érdekében kérdőíves felmérést terveztünk meg, hajtottunk végre és értékeltünk ki. Ennek során véletlenszerű mintavétellel 100 különböző kerékpárost kérdeztünk meg az ország egész területén. A felmérés eredményeként fény derült a különböző kerékpározók preferenciáira, célpont kiválasztási szempontjaira is. Egyértelművé vált, hogy a kerékpárosok általában többféle módon is kerékpároznak ezért ezen szokásaik alapján klasztereket képeztünk (klaszteranalízis), melyeket jellemezve megkaptuk a különböző jellegzetes kerékpározó típusokat. alábbiak fogalmazhatók meg.

A kerékpárosok – mint a fejlesztési program elsődleges célcsoportja – korántsem kezelhetők egységes csoportként. Egymástól határozottan elkülönülő, sőt gyakran egymástól teljesen elszigetelt csoportokra (falusi közlekedő kerékpárosok, városi szabadidős kerékpárosok) oszlik a jelenlegi kerékpárosok tábora.

A potenciális csoportok definiálásához, illetve a különböző csoportok egymáshoz való arányainak előrejelzéséhez a hazai és főleg a nemzetközi keresleti trendek adnak segítséget

A régió adottságainak minősítése során azért támaszkodunk a jelenlegi és potenciális kerékpározók preferenciáira, mert ők alkotják azokat a célcsoportokat, amelyeknek részére a régiót, mint helyterméket értékesíteni kívánjuk. A preferenciákat, fogyasztói igényeket kell tehát alapul vennünk a speciális helytermék a “Kerékpáros Régió” kifejlésése során, melyeket a preferenciákra alapozott területminősítés jelöl ki.

1.1. A KERÉKPÁROZÁS, MINT TEVÉKENYSÉG FELOSZTÁSA

A nemzetközi és hazai szakirodalom áttekintését és saját primer adatgyűjtést (kérdőívesítés B.Á. 2000.) követően a kerékpározást, mint tevékenységet annak motivációja, célja és jellege alapján főbb csoportokba soroltuk.

A kerékpározás, mint tevékenység felosztása motiváció alapján

MOTIVÁCIÓ	JELLEMZŐ CÉLOK		
	Közlekedés	Turizmus	Sport
“Hagyomány, szokás”	XXX	O	O
“Szegénység”	XXX	X	O
“Praktikum, hatékonyság”	XXX	XX	X
“Zöld” gondolkodás	XX	XXX	XX
“Felfedezés”	XX	XXX	XX
“Fitness”	X	XX	XXX
“Sportos ambíciók, versenyszellem”	X	X	XXX

Meg kell említenünk, hogy hazánkban különösen a turisztikai célú kerékpározás kapcsán a szerényebb kereseti lehetőségekből adódó motivációt feltételezünk. Ez bizonyos ifjúsági csoportok esetében valószínűleg helytálló, azonban a hazai és külföldi tapasztalatok alapján elmondható, hogy általában a legalább közepes jövedelmi szinttel rendelkezők választják ezt az aktív pihenési formát. Ez a téves feltételezés ma még számos szolgáltató számára visszatartó erőt jelent a kerékpárosok fogadása tekintetében.

1.2. A KERÉKPÁROSOK EGYSZERŰ CSOPORTJAINAK LEHATÁROLÁSA

A rövid és középtávú akciókkal megcélozni kívánt kerékpáros célcsoportokat a először a legjellemzőbb cél/jelleg - motiváció kapcsolat alapján jelöltük ki, a preferenciarendszerek felvétele is ezen csoportokra vonatkozóan készül el.

A.) Közlekedő kerékpárosok csoportja

Általában helyi lakosok, akik számára fontos, hogy a kerékpárutak a mindennapok során –munka, szabadidő - leggyakrabban látogatott sűrűsödési helyek kerüljenek hálózatszerűen összekapcsolásra. Biztonságosan, kiépített kerékpárúton, a lehető legrövidebb módon, minimális erőfeszítéssel (a lehető legenyhébb lejtés) mellett kívánják céljukat elérni. Az esztétikai élmény másodlagos fontosságú számukra, az élénk domborzat pedig éppen hogy, visszatartó erőt gyakorol. A szabadidős kerékpározás is ide tartozik amennyiben a kerékpár csak eszköz valamely más tevékenység helyszínének eléréséhez („fagylaltozó kerékpárosok”).

A motiváló tényezők alapján jellemzően elkülönül a városi, jórészt értelmiségi (zöld, felfedező) típusú és a falusi ill. szegény falusias városrészekből kényszerből kerékpározó csoport. Jellegzetes csoport még a hagyományosan kerékpárral közlekedő falvak lakosságának általában idősebb és gyermekkorú része. Potenciálisan növelheti a közlekedési kerékpározók számát a “zöld” és a “fitness” motiváció terjedése.

Az általunk megkérdezett szabadidejükben közlekedési céllal kerékpározók 44%-a lehető legrosszabbra („1-es”) a magashegységeket, közepesre a középhegységeket, jó-közepesre a dombságokat, kitűnőre a síkságokat, legjobbra vízparti területeket értékelte a kerékpározás szempontjából. Környezetként az ártéri erdőket kitűnőre, a mezőgazdasági területeket közepesre, a fenyő ill. lombos erdőket jóra, kitűnőre értékelte ezen csoport tagjainak többsége, a városi kerékpározásról megoszlottak a vélemények. Kerékpárutakkal kapcsolatban a szabadidős kerékpárosok két eltérő vélekedést képviseltek vagy nagyon kedvelték, vagy nagyon gyenge minősítést kaptak, ezzel szemben preferálták a mellékutakat, erdészeti aszfalt utakat, földutakat, egyenletes ösvényeket, a sziklás terepek ellenben nem preferálták.

A **munkahelyükre kerékpárral közlekedők** esetében a középhegységi domborzat is leküzdhető akadályt jelent, ugyanis ötösrre minősítették azt. Természetesen ez nagyban kor, edzettség és felszereltség, kerékpárminőségtől függő érték. Meglepő, hogy a kerékpárral dolgozni járók sem szeretnek a településeken belül kerékpározni, inkább az erdőket preferálnak. A kerékpárutak használatát illető vélemények erősen szórnak. Az interjúk során többször elhangzott, hogy veszélyesebbnek tartják sok helyen a kialakításból eredően a kerékpárúton haladást, mint az autókkal együtt (problémás pl. az elsőbbség megadásának kérdése). Aszfaltozott mellékutakon szívesen haladnak, de a szilárd burkolathoz ragaszkodnak.

B.) Kerékpáros turisták

A különböző kerékpáros csoportok közös preferenciája külterületen a változatos tájkép, látványosabb (élénk) domborzat, ahol a völgyek-hátak váltakoznak, változatos területhasználatot, ezen belül is elsősorban az erdőket, legelőket, vizeket, egyéb természet-közeli tájhasználatot. E tényezők a kerékpárt csupán közlekedési eszközként használók számára is fontosak. Eltérnek azonban a preferenciák abban, hogy az út vonalvezetése mennyire kerülje vagy keresse a domborzat élénkebb formáit. A közlekedők és a “szelídebb” kirándulók egy része szívesebben kerülnek az “izzasztó” meredek útvonalakat – bár a magasabb pontokról a kilátást ők is kiemelten előnyben részesítik - , a sportolók és turisták egyre növekvő aktívabb része azonban egyre inkább keresi az élénkebb domborzatú helyszíneket. Ezt jelzi, hogy a magashegységeket ugyan nem kedvelik (egyes minősítés), de a középhegységeket, dombságokat a túrázók több mint kétharmada értékelte legalább jó minősítésűre.

A legtöbb változatosságot a dombvidékek kínálják, a legmegkapóbb kilátást a hegyek, a fizikailag legkényelmesebb közlekedést pedig a síkságok nyújtják. A síkságokat leginkább az évente néhányszor túrázó, kevésbé jó erőnléttel rendelkezők preferálják míg a legalább heti rendszerességgel túrázók 40%-a egyesre minősítette azokat. Ez jelentős eltérés az előzetesen a Régió szereplői által feltételezethez képest.

Tekintettel arra, hogy a kerékpározásra használható útvonalak jelentős részét burkolatlan utak jelentik fontos szempont a talaj fizikai szerkezete is. A túl magas agyagtartalmú (gyakran saras) és a homoktalajok (süppedékeny) nem kedveznek a kerékpározásnak.

A turisztikai céllal kerékpározók jelenleg még többségében a régió kívülről érkeznek, a jövőben azonban számolnunk kell azzal, hogy a régió lakossága, a nyugat-európai trendekhez illeszkedő módon, több szabadidővel rendelkezik majd és a mintakövetés révén a kerékpározás divattá is válik. A turisztikai céllal kerékpározók preferenciái sokkal szélesebb feltételrendszert (természeti feltételektől, a kulturális feltételekig) támasztanak környezetükkel szemben, mint bármely más célcsoport. A táj által nyújtott esztétikai élmény alapvető szempont minden alcsoport esetén, erősen preferált a természet közeli vegetáció, harmonikus tájkép, látnivalók, kulturális programok. A vízpartokat a túrázók több mint 50%-a fontos vonzerőként említette, kifejezetten szeretnek folyóvölgyekben, ártéri erdőkben haladni (ötös minősítés), a

mezőgazdasági tájak közepes, a különböző erdők jó ill. kitűnő minősítést kaptak. Településeken belül nem szeretnek kerékpárral közlekedni (2-es), a kerékpárutak használatát illetően szóródik véleményük, ellenben a kiserővel, aszfaltozott erdészeti utak, ösvények erősen preferáltak (5-ös), a földutakat szintén kedvelik, ellenben a sziklás terepeket csak kevesen kedvelik, ezért átlagos véleményük ezekről közepes minősítést jelent.

Fontos a kitáblázás, biztonságos közlekedés, kerékpáros barát szolgáltatók jó elérhetősége, ez azonban nem döntési szempont, inkább alapvető megfelelőségi kritérium.

A gyakorlati tevékenységek tervezéséhez a fő célcsoport további bontása vált szükségessé, mivel a kapcsolódó alcsoportok preferenciáikat tekintve belül erősen differenciáltak.

A különböző típusú kulturális és természeti értékek önállóan kell, hogy turisztikai terméké szerveződjenek, ezek igény-kereslet felmérése a későbbi munkafázisban valósul meg.

A legjellemzőbb motiváló tényezők a természeti és kulturális értékek irányában megnyilvánuló "felfedező" gondolkodásmód, miközben a többségében urbanizált életmódot folytató célcsoport egyre divatosabb "fitness" irányú céljait is eléri, emellett mindez megfelel a "zöld" elképzeléseknek is. Az egyes alcsoportokat

C.) A sportcéllal kerékpározók preferenciái

A szabadidősportok -és hazai terjedése nyomán, hazánkban is egyre inkább teret nyer a sport célú kerékpározás, amelyet a sportolásra alkalmas kerékpárok eladásának növekedése már ma is jelez.

A professzionális versenyszerű kerékpározás helyett egyre nagyobb hangsúlyt kap az amatőr versenyzés, különösen a teljesítménytúrák, Maratonok divatosak Nyugaton, mivel itt a társak legyőzése helyett a távolság megtétele a közös élmények gyűjtése a cél. Ez a trend hazánkban is érezteti hatását, a szponzorok sokkal inkább kaphatók amatőr rendezvények finanszírozására, mint korábban (ezt jelzi, hogy a 2007-es Duna-Maraton indulóinak száma közel 2000 fő volt).

A sportolási célú kerékpározás kapcsán kiemelten fontos a jó kitáblázottság, információ, sporthoz kapcsolódó szolgáltatások (sport massage, szervíz) és hasonlóan a legfontosabb tényezők között van a domborzat, mivel minél élénkebb a relief annál változatosabb edzésmódszerek, útvonalak és pályák alkalmazhatóak. Kevésbé fontos a táj mint esztétikai élmény a kulturális, természeti látnivalókhöz hasonlóan. Fontos viszont az edzettségi szintekhez alkalmazkodó, kifejezetten kerékpárosoknak kijelölt utak tematikájának elkészítése külföldi példák adaptációjával, majd ezek megvalósítása. A hegyikerékpárosoknál megfigyelhető (BÁ 2000.), hogy a más célcsoportok részéről mentálisan negatívan vizionált külszíni kőbányák által okozott tájsebek technikás edzőterepet és esztétikai élményt jelentenek.

A legnagyobb vonzást ezen célcsoportra jelentős PR és marketingértékű rendezvények szervezésével lehet gyakorolni, amelyek közvetítik a fő motiváló tényezőket a "fitness"-t, és a rendkívül divatos szélesebb közönséghez igazított "versenyszellemet".

A „sportoló” kerékpárosok preferenciái kerékpározás különböző ágai szerint

Az **országúti kerékpárosok** jellemzően vagy nem szeretik, vagy nagyon kedvelik (egyesre ill. ötösré értékelték) a magashegységeket, mely a kerékpározási gyakorisággal és az edzettséggel függ össze. A középhegységeket ötösré értékelték a legtöbben (közel 40%), a dombságok jó, a síkságok elégséges minősítést kaptak, mivel a sportos ambíciókkal rendelkező kerékpárosoknak ezek már nem jelentenek kellő kihívást. A vízpartok, folyóvölgyek, ártéri erdők nem jelentenek különösebb vonzerőt, csakúgy, mint a mezőgazdasági területek. A lombos, fenyőerdők azonban jó, kitűnő minősítést kaptak, mivel jól fogják a kerékpárosok szempontjából fontos szelet. Az országúti kerékpárosok nem preferálják a kerékpárutakat, mivel minőségük gyakran gyenge, a többi kerékpáros pedig akadályozza a megfelelő sebesség elérését. Az erdészeti aszfaltozott utak, mellékutak kitűnő, a szilárd burkolat nélküli utak gyenge minősítést kaptak.

A **hegyikerékpárosok** fele a magashegységekben történő kerékpározást 5-re értékelte, de ez az arány az alkalomszerűen kerékpározóknál már csak 25% volt, a középhegységeket viszont még ezen alkalmi hegyikerékpárosoknak is több mint fele értékelte ötösré. A dombságokat az alkalomszerűen kerékpározók jó minősítéssel illették, a többség azonban csak közepes minősítést adott, a síkságokat egyöntetűen gyengének minősítették, a vízpartok sem jelentenek számukra vonzerőt. Az ártéri erdők és a mezőgazdasági területek közepes ill. gyenge minősítést kaptak, az erdőket több mint 50% ötösré minősítette, a településeket viszont igyekeznek elkerülni, ezt jelzi az átlagosan 2-es minősítés. A kerékpárutakat mivel nem elégítik ki igényeiket (ld. motiváció) kétharmaduk egyesre ill. kettesre minősítette, az aszfaltozott erdészeti utakat és kiserővel mellékutakat, továbbá a földutakat jóra minősítették (különösen az alkalmi hegyikerékpárosok kedvelik azokat). Természetesen ötös minősítést kaptak az egyenletes erdei ösvények (különösen a heti rendszerességgel kerékpározóknál) és sziklás, nehéz terepek is, bár ez utóbbi csak a kétnaponta sportolók „szavazataival” szerezte meg a szükséges támogatást.

A **downhill, dual-szlalom („lejtőző”) hegyikerékpárosok** preferenciái hasonlóak a többiekéhez, bár még inkább a magas,

középhegységek és az extrém terek felé eltolódott preferenciákkal rendelkeznek, a többi vonzerő alárendelt szerepű a terephez képest. Turisztikai célú megnyerésükhöz kijelölt pályákat, ill. nyáron is működő felvonókat igényelnek.

1.3. A KERÉKPÁROSOK KOMPLEX CSOPORTJAI

Az.1.2.-pontban megjelenített kerékpáros csoportok a valóságban jelentősen átfedik egymást, mivel a kerékpárokat a többség több funkcióra használja / több eltérő funkciójú kerékpárral rendelkezik. Az egyes csoportok megszólításához látnunk kell a közöttük lévő átfedéseket is. Ehhez felhasználtuk a 2001-es kérdőíves felmérésünk eredményeit, mely adatokból klasztereket képeztünk. A válaszadók állandó lakóhelyüket tekintve lefedik Magyarország területét, a felmérést kerékpárutakon ill. kerékpárosok által látogatott üzletekben, rendezvényeken készítettük. Valamennyi válaszadó kerékpározás közben, vagy közvetlenül, előtte, utána került megállításra annak érdekében, hogy kiszűrjük a valójában nem kerékpározó személyeket.

Ezen klaszterek a következő módon jellemezhetők:

	1. klaszter	2. klaszter	3. klaszter	4. klaszter	5. klaszter
<i>Kerékpározás célja, jellege, motivációja. Minimális gyakorisága</i>	Minden nap munkába, Hetente szabadidős Havonta túra	2 naponta szabadidő eltöltés, hetente egyszer munkába is	Hetente többször hegyikerékp. Fitness cél Hetente túra	A kerékpározás valamely ága versenyszerűen Heti többszöri rendszerességgel	Szabadidő, túra fitness, felfedezési céllal Havonta/hetente egyszer
<i>Jellemző korosztály</i>	21-30 (31-40)	15-40	15-30	20-60	21-25 (26-30)
<i>Számuk a megkérdezettekben belül</i>	23%	6%	22%	4%	45%
<i>Végzettség</i>	Felsőfokú (közép)	Középfokú	Középfokú	Felsőfokú, (közép)	Szóródó
<i>Átlagos kerékpár érték eFt.</i>	1-50 (50-100)	100	100-300	50-1.000	1-50 (50-300)

Az egyes klaszterek kialakítása a kerékpározás típusa és gyakorisága alapján történt. A létrejött osztályok jellemző így hasonlóak, azonban a hangsúlyok máshol vannak. A munkahelyre kerékpárral közlekedők alkotta első klaszternél kevésbé hangsúlyosan, de megjelenik a szabadidő, míg a sport nem. A 2. klaszternél a szabadidős kerékpározás dominál, mely alatt a legtöbben pl. vendéglátó ipari egységek, szórakozóhelyek, strand stb. felkeresését értették, a sport, fitness motiváció ezen személyeknél sem jellemző. A 3. csoport tagjait egyértelműen a testedzés célja mozgatja a kapcsolódás mellett. A 4. klaszterbe a sportot bármely szinten és módon, de versenyszerűen űzők csoportja került. A 2. klaszterhez nagyon hasonló 5. klaszterbe tartozók nem járnak kerékpárral dolgozni, de megjelenik itt a túrázás és nem mellékesen a fitness motiváció is.

Jelentős számban viszonylag könnyen mozgósítható célcsoportot jelent a turisztikai szempontjából a 3. és az 5. klaszter, potenciális kerékpártúrázók válhatnak az 1., 2. klaszter tagjaiból. Megfelelő feltételek megteremtésével a városi kerékpáros közlekedést is elfogadják, alkalmazzák a 2., 3., 5. klaszter tagjai.

Az 1. klaszterbe tartozó, döntően közlekedési céllal kerékpározók között meglepően magas a felsőfokú végzettségük aránya, ez azonban általában elmondható a kerékpározókról, mely csak részben magyarázható a környezettudatos gondolkodásmód térhódításával körükben. Az egyes csoportok elérést célzó kampányok tervezését nagyban segíti a fenti táblázat, mivel mérhető teszi egyes jellemzőiket.

A KERÉKPÁROSOK KOMPLEX CSOPORTJAINAK PREFERENCIÁI

A 3.4. szerinti klaszterek jellemzését a kérdőíves felmérésre alapozva statisztikai módszerekkel végeztük el.

A klaszterek jellemző preferenciái a következők:

<i>Domborzat kerékpározás szempontjából</i>	<i>a</i>	<i>1. klaszter</i>	<i>2. klaszter</i>	<i>3. klaszter</i>	<i>4. klaszter</i>	<i>5. klaszter</i>
<i>Magashegység</i>		1	1	4,5	5	„S”
<i>Középhegység</i>		„S”	3,5	5	4	5
<i>Domság</i>		4	2,5	3	2	4
<i>Síkság</i>		„S”	„S”	1,5	1	5

1-nem preferált, 5-kívánatos, „S” szóródó preferencia

Magashegységi táj nincs a Balaton környékén, ha lenne, igényt tarthatna kb. a kerékpárosok harmadának igen élénk érdeklődésére, míg kétharmaduk kerülné a kerékpározást a területen. A kerékpárosok 20%-a szeretne legközelebb „nagy hegyekben” biciklizni.

A középhegységi területek a kerékpárosok több mint kétharmadát vonzzák, de a városi kerékpárosok és a szabadidős céllal kerékpározók preferenciái megoszlanak ezen területek tekintetében. Elsősorban a sportosabb, edzettebb (leginkább a hobbi sportolók) kedvelik őket. Tekintetbe véve növekvő számukat feltétlen számolni kell igényeikkel.

A dombságokban a városi kerékpározók és a könnyű szabadidős kerékpározást, túrázást kedvelők egyaránt jól érzik magukat, míg a kifejezetten sportos célcsoportok számára ezen területek nem túl vonzóak. Ezek a csoportok a hazai kerékpározásban a legnagyobb létszámúak.

A síkságok kifejezetten vonzóak a szabadidős kerékpárosoknak és bizonyos túrázó csoportoknak, de taszítják a sportos kirándulókat, ezért az utak kialakításánál figyelemmel kell lenni az előbbieket igényeire. A szabadidős kerékpárosok csoportja hazai viszonylatban is nagy, jelentős piac nyitható így az igényeknek megfelelő termékek értékesítéséhez. A városi kerékpározást kedvelők véleményének szóródása ellentétes korábbi feltételezésünkkel, valószínűleg a másodlagos szabadidős vonal okozza. Ki kell emelnünk, hogy a megkérdezetteknek mindössze 4%-a válaszolta a „Hová menne szívesen kerékpározni és miért pont oda?” kérdésre, hogy „sík területre”, sőt 20% „nagy hegyeket” kívánt megmászni.

A „Hol nem szeret kerékpározni?” kérdésre mindössze 6% válaszolt, úgy hogy hegyvidéki területeken, de 10% síkságot nevezett meg mint nem preferált területet a kihívás hiánya miatt. Ezek a nyílt kérdésekre adott válaszok ellentétesek számos a Régióban általunk korábban hallott véleménnyel a preferenciákat illetően és igazolta a kérdőíves felmérés osztályozós területminősítési kérdéseinek végeredményét.

TERÜLETHASZNÁLAT A KERÉKPÁROZÁS SZEMPONTJÁBÓL	<i>1. klaszter</i>	<i>2. klaszter</i>	<i>3. klaszter</i>	<i>4. klaszter</i>	<i>5. klaszter</i>
<i>Ártéri erdő, folyópart</i>	3	„S”	2	„S”	4,5
<i>Mezőgazdasági terület (szántó, gyümölcsös)</i>	3	3	2	1,5	3
<i>Fenyőerdő</i>	4,5	4	5	5	5
<i>Lombos erdő</i>	5	3	5	5	5
<i>Település</i>	2	3,5	1	1	2,5

1-nem preferált, 5-kívánatos, „S” szóródó preferencia

A kerékpárosok preferenciái a területhasználat a kerékpárutakat szegélyező táj szempontjából nem szóródik erőteljesen.

Az ártéri erdőket, folyópartokat a kevésbé sportos csoportok kedvelik, a nem túl élénk relief és a kikapcsolódást nyújtó vízparti tevékenységek miatt.

A mezőgazdasági területeket egyik célcsoport sem túlzottan preferálja, ezért turisztikai termékeknel a rájuk történő építkezés nem javasolt.

Az erdők valamennyi csoportban preferáltak, bár a fenyőerdő előnye minimális, de ez pl. a Bakonyban egy egyedi plusz

értéket jelent.

Valamennyi csoportban a települések kerültek az utolsó helyekre, mely elgondolkodtató a városokon belüli kerékpáros turisztikai forgalom szempontjából. A közlekedő kerékpárosok negatív megítélését valószínűleg az infrastruktúra fejletlensége is elősegíti. A tisztaság, csend, a jó levegő, kevés autó vonzó a kerékpáros turistáknak, míg 30%-at taszítja a közepes és nagy városok forgalma, zaja.

ÚTTÍPUSOK A KERÉKPÁROZÁS SZEMPONTJÁBÓL	1. klaszter	2. klaszter	3. klaszter	4. klaszter	5. klaszter
<i>Kerékpárút</i>	5	„S”	2	„S”	„S”
<i>Kisforgalmú mellék-, erdőgazdasági út</i>	4	3	4	5	5
<i>Földút</i>	4	4	4	5	4
<i>Ösvény</i>	5	5	5	5	5
<i>Sziklás terep</i>	1	1	5	„S”	2 (1)

1-nem preferált, 5-kívánatos, „S” szóródó preferencia

A kerékpárutak tekintetében erősen megoszlanak a vélemények, egyedül a munkahelyre kerékpárral közlekedők pozitív és a sportos terepbiciklisek negatív megítélése egyértelmű. Ennek valószínűsíthető okai a kerékpárutak építésének problémái (keves, rossz minőség, nem hálózatos), közel 10%-a válaszadóknak nem szeret kerékpárúton haladni, 9% jelzett valamilyen útminőségi problémát a nyílt kérdésre („Hol nem szeret kerékpározni és miért?”).

A kisforgalmú aszfaltozott utak a terepkerékpárosok és a minden fitness ambíciót nélkülöző szabadidős kerékpárosok kivételével mindenki kedvencei, bár különböző mértékben.

A földutakon általában mindenki szeret haladni, de nem különösebben erősen preferált.

Az egyenletes könnyen tekerhető erdei ösvényeket szereti leginkább mindenki, ez különösen a munkahelyre kerékpárral közlekedőknél meglepő. Különösen fontos lenne ezért az erdei kerékpárutak hálózatának fejlesztése, mivel ez korábbi ismereteinktől eltérően szélesebb körben preferált.

A sziklás terepeket csak egy szűk csoport kedveli, ezért figyelni kell arra, hogy az erdei kerékpárutak ne elsősorban az ő igényeiket elégítsék ki. Természetesen mivel számuk növekvő, gondot kell fordítani a nehezebb, technikásabb utakra is, de meg kell különböztetni a más funkciójú utaktól. Már ma is 17% tartotta fontosnak úti céljának kijelölésénél a jó ösvényeket.

A kérdőívek statisztikai feldolgozásának további eredményeit a 3. számú függelék tartalmazza.

Egyéb tényezők

A kerékpárosok 30%-a kevésbé objektíven mérhető tényezők közül a táji szépséget emelte ki nyílt kérdéseinkre adott válaszában, mint a legvonzóbb tényezőt. A táji szépségeken belül egyértelműen a természeti értékek (pl. természetvédelmi területek) domináltak, továbbá a változatosság is fontos volt.

A jó minőségű infrastruktúra szintén fontos, ezt jelzi, hogy a válaszadók 14%-a nyílt kérdésünkre adott válaszában a célpontkijelölésnél fontosnak tartotta a kerékpárút hálózatot, 22% nevezte meg kedvenc kerékpáros helyének indokaként a fejlett kerékpáros úthálózatot, míg 28%-ot riaszt el ezek fejletlensége, hiánya.

A kérdőíves felmérésünk keretében megkérdezett kerékpárosok 65%-a büféket, gyorséttermeket, pizzériákat, 33%-a szállást, 33%-a éttermet, 26%-a élelmiszerboltot, 22%-a szervízt, 22%-a tömegközlekedést, 10%-a benzinkutakat (kerékfűjás), 8%-a közutakat vesz igénybe. Mindössze 7% vált múzeumi belépőt, tekint meg kiállításokat. Kerékpártárolót, pihenőhelyeket 2-3 % vesz igénybe tekintettel ezen szolgáltatások hiányosságaira. Ezen szolgáltatások minősége befolyásolja, bár eltérő mértékben a kerékpárosok többségének véleményét.

A jövődő úticél kijelölésénél 3. helyen áll 18,2%-al a kíváncsiság, nevezetesen, hogy még nem járt arra.

10-14% -ot jelent a vonzerők tekintetében az úticél választásnál az általános fejlettség, közlekedési kultúra, fogadókészség, mely területen a Balaton az ország más részeihez képest jelentős előnyökkel rendelkezik. A fogadókészségre különösen igaz ez a már jelenleg is kerékpáros turisztikai célterületekre. Különösen riasztó lehet viszont, a veszélyes, forgalmas közlekedési infrastruktúra, fejletlen közlekedési kultúra, mely a kerékpárosok 60%-át riasztja.

A fesztiválok, versenyek és egyéb rendezvények csak a kerékpárosok 3%-át vonzzák, mások inkább a nyugalmat keresik.

Az árak, az olcsóság csak 8%-ot jelent a kerékpárosok preferenciái között, ezért a Balaton a hazai átlagnál valamivel magasabb, a Nyugat Európánál alacsonyabb árai nem jelentenek visszatartó erőt, de önmagukban nem is jelentenek vonzerőt.

A kerékpárosok 10%-a számára vonzerőt, motivációt jelent valamilyen helyi különlegesség, (pl. fogalommá vált a kerékpárosok körében egy dobogókői büfé almáspitéje).

Összességében megállapítható, hogy a természeti, tájképi értékek és az infrastruktúra, valamint szolgáltatások fejlettsége sokkal meghatározóbb a kulturális értékeknél a hazai kerékpárosok körében. Különösen felértékelődött a rurális tájak jelentősége, bár meg kell említenünk, hogy a rurális területekre jellemző kutyák a kerékpárosok egy részét zavarják.

1.4. KONFLIKTUSOK A CSOPORTOK PREFERENCIÁI KÖZÖTT

Alapvető konfliktus mutatható ki a közlekedési és a turisztikai céllal közlekedők között, mivel az utak vonalvezetésében az előbbi csoport az útvonalak hosszának minimalizálására, utóbbi a látnivalók és a változatosság maximalizálására és ezzel az úthossz növelésére törekszik.

A kerékpárutak használata során az eltérő célcsoportok (sport – közlekedés, túra) eltérő reliefet preferálnak (közlekedők lehetőleg semmi, többiek edzettségtől függően), így az utak vonalvezetésében ez is problematikus, javasolt az alternatív szakaszok beiktatása.

A különböző fizikai edzettségű kerékpárosok más-más sebességgel haladnak és ez kellően nagy forgalom és szűk infrastrukturális kapacitás mellett zavaró lehet. Kérdőíves felmérésünk nyílt kérdésére 9% adta válaszként, hogy nem szereti, ahol „vasárnapi kerékpárosok, gyalogosok” zavarják.

A kerékpáros turizmus tervezésének komplexitását növeli a családi turizmus kérdése, mivel a többgenerációs családokon belül egy helyen lépnek fel eltérő fogyasztói igények, így nem elég egy termékkel rendelkezni térségenként, hanem több párhuzamos fejlesztésre van szükség.