

MAGYARORSZÁG-HORVÁTORSZÁG IPA  
HATÁRON ÁTNYÚLÓ EGYÜTTMŰKÖDÉSI  
PROGRAM 2007-2013

PROJEKT PARTNER:  
PÉCSI  
VÁROSFEJLESZTÉSI  
NONPROFIT ZRT.

# Cross-border Bike Project



KERÉKPÁROS TURIZMUS

HUHR/1101/1.2.2/1004

Development of Pécs-  
Osijek-Antunovac-  
Ivanovac biking route



The Programme is co-financed by the  
European Union

# Tartalom

1. Bevezető.....	3
2. Projekt bemutatása .....	4
2.1. Célok .....	5
2.2. Várható eredmények, a projekt elhelyezkedése a Nemzetközi Kerékpárhálózatban.....	8
3. Kerékpáros turizmus.....	11
3.1. Kerékpár és turizmus a nagyvilágban.....	11
3.2. Határmenti kerékpáros turizmus .....	15
3.3. Kerékpározás és turizmus az IPA projektek keretein belül .....	17
3.4. Kerékpár és turizmus Baranyában és Pécssett .....	19
3.5. Kerékpár és Turizmus a Baranya háromszögben .....	35
4. SWOT .....	40
4.1. Kerékpárturizmus Baranyában .....	40
4.2. Kerékpáros turizmus Pécssett.....	43
4.3. Kerékpárturizmus a Baranya háromszögben .....	46
4.4. Kerékpáros turizmus projektszinten .....	48
5. Stratégiák.....	51
6. Összefoglaló.....	70
7. Források:.....	74

## 1. Bevezető

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

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

- Magas szintű civilizáció, innováció;
- Alacsonyak a társadalmi különbségek és a társadalomnak a döntéshozási folyamatokból való kirekesztettsége
- Az aktív turizmuson belül a kerékpározás népszerű és tömeges szabadidő-eltöltési mód, amely jellemzően nagyon dinamikusan fejlődik tovább, piaca folyamatosan bővül.

A hosszú távú (vándor)kerékpáros turizmus a kerékpározásnak egy olyan formája, amely valóban a legnagyobb közvetlen bevételt jelenti, azonban relatív szűk célpiacot alkot. A mindennapi, közlekedési célú kerékpározás kultúrájának megteremtése jelentheti a kerékpáros turizmus széles alapját, amely a helyi lakosság tömegeinek kerékpározási szokásait reprezentálja. E széles bázis nélkül a kerékpáros turizmus nem fejleszhető fenntartható módon. A környezetbarát közlekedés népszerűsítésében a legnagyobb kihívás a mindennapi gépjármű használók meggyőzése arról, hogy ne tekintsék az autós közlekedést életük nélkülözhetetlen részének. A feladat adott: rá kell ébreszteni őket arra, hogy léteznek más utazási módok is a napi közlekedésben, a nyaralásra menet és annak ideje alatt is. A szabadidős kerékpározás lehetőségének megteremtése, a szolgáltatási színvonal helyi szintű fejlesztése alapvető feltétele a városi, közlekedési célú kerékpározás, illetve – közvetetten - a kerékpáros turizmus kialakulásának, fejlődésének. Az összefüggés fordítva is igaz: nemzetközi tapasztalatok szerint csak az igazán kerékpáros barát városok és régiók képesek arra, hogy nagyszámú külföldi kerékpáros turistát vonzzanak.

**Az Európai Unió kiemelten támogatja a kerékpáros közlekedés és kultúra térhódítását**, melynek számos oka van. A kerékpározás ideálisan óvja testi és lelki egészségünket, nem szennyezi a környezetet, csökkenti a motorizált közlekedéstől való függésünket, étellel tölti meg a városokat és összekapcsolja a vidéki településeket. A kerékpár ma már nem csak közlekedési vagy sporteszköz, hanem egy újfajta életszemlélet jelképe, alternatív kikapcsolódási forma, mely egészséges és minőségi, és mindenki számára elérhető kikapcsolódási lehetőségeket nyújt. Minden fejlett európai ország kiemelt ügyként kezeli a kerékpározás kérdését, s Magyarország sem marad le a kerékpáros közlekedés népszerűsítésért folytatott mozgalomban.

A kerékpározás hatékony és olcsó közlekedési eszköz. Jelenleg a nagyvárosokban az autós közlekedés sikere önmaga ellen fordult, a végtelen dugókban mi is láthatjuk, a kerékpár mennyivel gyorsabb és dinamikusabb közlekedési eszköz, mint egy autó. A kisebb, városi távolságokon a parkolóhely kereséssel töltött időt beleszámítva is gyorsabb a kerékpár, ráadásul sokkal helytakarékosabb is.

Nem beszélve arról, hogy a kerékpáros infrastruktúra kiépítése is olcsóbb, mint az autópálya, 20-40 millió Ft-ba kerül 1 km önálló kerékpárút kiépítése.

**A kerékpározás testi-lelki egészség és pozitív életszemlélet.** Egyre több kutatás igazolja a kerékpározás egészségjavító hatásait. A városokban egyre divatosabb kerékpárral közlekedni, mellyel csökkentjük a légszennyezést, eljutunk a-ból b-be miközben megmozgatjuk testünket és egy új, dinamikus, mégis környezettudatos életformát képviselünk. A dán Odensee városában egy projekt keretében 20 százalékkal növelték a kerékpárral közlekedők arányát. A város információs és reklámkampányba fogott a kerékpározás népszerűsítéséért, majd a négy éves projekt lefutása után megállapították, hogy a költségek csupán a kórházi ágyak számának csökkentésén keresztül kifizetődtek. A munkahelyeken a kerékpárral közlekedők nyitottabbak, pozitívabbak és lendületesebbek, mint autós társaik, ahogy sok kerékpáros barát munkahely beszámolójából kitűnik. Vidéken az emberek mindig is napi ügyeik intézésére használták a kerékpárt, ám sajnos ezt egyre inkább visszaszorítja az autóra váltás. A „vidékfejlesztés” azonban nagy hangsúlyt fektet a kerékpárutak építésére, mert a fenntartható fejlődés nem nélkülözheti a kerékpározást, mint a közlekedés hatékony, környezetbarát és emberközelit ágát.

**Jelen tanulmány elsősorban** az IPA Magyarország-Horvátország Határon Átnyúló Együttműködési Programban támogatásra jogosult Cross-border Bike Project c. **projekt által lefedett területre (Pécs, Beremend, Eszék, Antunovac, Ivanovac) fókuszál.** Bemutatja röviden a projektet, valamint elhelyezi azt a hazai, megyei, regionális és az IPA Programban megvalósuló más kerékpár hálózatokban. A tanulmányból az Olvasó képet kap a projekt útvonala mentén található más kerékpárutakhoz való csatlakozás lehetőségéről.

## 2. Projekt bemutatása

Jelen projekt eredményeképp két szomszédos országot, Magyarországot és Horvátországot összekötő kerékpárturizmus infrastrukturális alapjai teremthetnek meg. A tervezett kerékpárút hálózat Pécs - Eszék - Antunovac - Ivanovac, valamint több kisebb települést érintve valósul meg és számos pozitív gazdasági, társadalmi, kulturális hatással, előnnyel jár.

A projekt tervezett kezdete: 2013. március 1.

A projekt tervezett befejezése: 2014. október 30.

A projekt megvalósítás időtartama: 20 hónap

### A projektben résztvevő szervezetek

**Antunovaci járás:** Az Antunovaci járás feladata Vezető kedvezményezettként a projekt koordinálása, ellenőrzése, irányítása, kapcsolattartás partnerekkel, szállítókkal, műszaki és vízügyi szakemberekkel, PraG szakértővel, magyar oldali kontrollerekkel, valamint a Közös Technikai Titkársággal. A pályázó jogi személyisége a járás. Az ő projektrészük keretében kerül megvalósításra a projekt legnagyobb építési beruházása, az épített kerékpárút Eszéktől Antunovacon át Ivanovacig.

**Zöld Eszék Turisztikai Egyesület:** a projekt szakmai tartalmáért, a zöld utas kerékpárutak tervezéséért és kitáblázásáért, a tréning csomag sikeres lebonyolításáért, valamint a marketingért felel.

Turisztikai szervezetről van szó és nagy tapasztalatuk van a kerékpáros projektek megvalósítása tekintetében (pl. Pannon Béke kerékpáros útvonal kijelölése és kitáblázása).

**Pécsi Városfejlesztési Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság:** elkészíteti a Pécsről kivezető kerékpárút engedélyes tervét, valamint beszerez kerékpártámaszokat, illetve különböző szakmai tanulmányok elkészíttetésével, workshopok lebonyolításával erősíti a projekt értékét, a magyar oldalon koordinálja a feladatokat, egyeztet a magyar partnerrel, valamint a szakértőkkel. Ezek mellett a projekt jelentős marketing része is hozzájuk tartozik.

**GeoScience Nonprofit Kft:** A projekt szakmai tartalmáért, a zöld utas kerékpárutak tervezéséért és kitáblázásáért, a tréning csomag sikeres lebonyolításáért, valamint a marketing feladatok egy részéért felel. Ezen kívül egy szakmai képzési csomag kerül kialakításra, melyben túravezetők képzése mellett, a kerékpárút mentén működő szolgáltatók is hasznos ismeretekkel lesznek ellátva. projekt megvalósítása során a virtuális térkép és a weboldal magyarországi részéért felelős. Vállalja a kerékpárutat jelző táblák kihelyezését, az információs táblák kihelyezését, fenntartását, valamint a zöld utas kerékpárút fenntartását is.

## 2.1. Célok

### Általános célok

A projekt általános célja a térségbe látogató turisták számának, illetve az itt eltöltött időnek, az igénybe vett szolgáltatásoknak, végső soron a turisztikai árbevételnek a növelése a régió idegenforgalmi vonzerejének erősítése, országos szinten is versenyképes komplex turisztikai termékcsomag kialakítása. Cél továbbá, hogy kialakuljon egy egységes a kerékpár hálózat, valamint egy digitális kerékpártérkép annak érdekében, hogy fejlődjön a kerékpár turizmus.

Az alapvető hosszú távú cél a település és tágabb környezete turisztikai vonzerejének és a fogadóképesség javításának előmozdítása, a település bekapcsolása a turisztikai vérkeringésbe úgy, hogy annak elválaszthatatlan részévé váljon. **A megvalósítással a terület a nemzetközi kerékpár-túraútvonalak részévé válik: Mohácstól az EuroVelo® vonalhoz kapcsolódó útvonalként, Murakeresztúrtól pedig a nyugati határszakasz folytatásaként, illetve az Ausztriából induló Három folyó kerékpáros túraútvonal részeként.**

A projekt megvalósulásán túl tágabb célokat is tartalmaz, úgy, mint a térség turisztikai vonzerejének fejlesztése által az itt élő lakosságnak a turisztikai szolgáltatásokba történő bekapcsolását (népi kézműves termékek, tájjellegű élelmiszerek, stb.), ezáltal akár csökkentve, vagy mérsékelve a munkanélküliségből fakadó egzisztenciális problémákat. Továbbá a projekt megvalósulása közvetlenül is pozitívan hat a helyi munkanélküliség csökkentésére, mivel általa új munkahelyek is teremthetnek.

A projekt általános céljai:

- A turisztikai vonzerők fejlesztése
- A hazánk turisztikai attrakcióinak, a turizmusból származó bevételeinek növelése
- A turisztikai potenciál erősítése a régióban
- Az épített környezet minőségi megjelenésének fejlesztése, a környezetállapot javítása
- A térség lakosságmegtartó képességének erősítése

## Helyi célok

Eszék-Baranya (CRO) megye céljai:

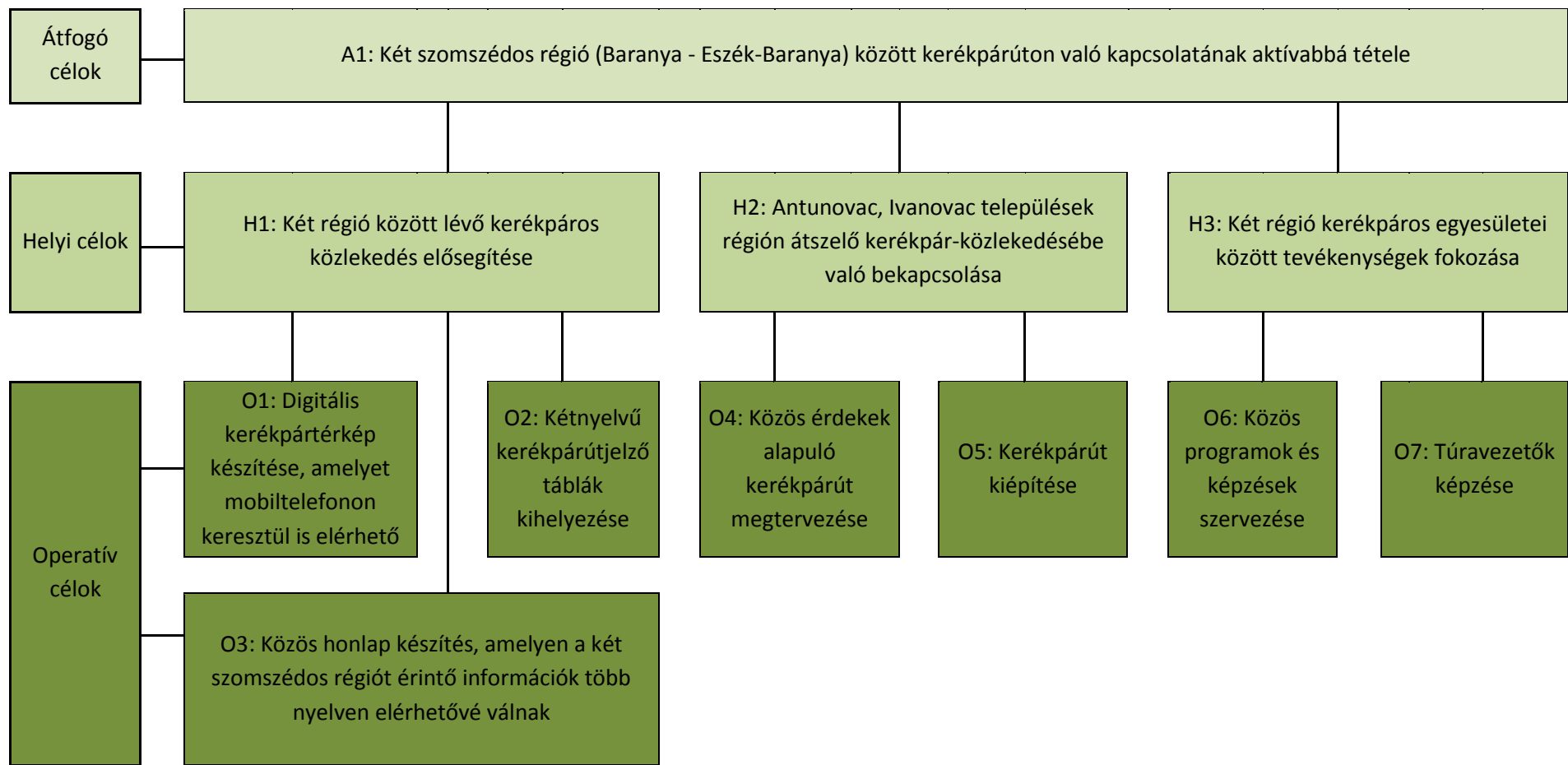
Ivanovac-Antunovac-Eszék között kiépüljön a kerékpárosok számára a megfelelő infrastruktúra, amely a megnövelné a térség elérhetőségét, valamint biztonságosabb közlekedést biztosítana. A kerékpárúton a megyeszékhelyen keresztül kapcsolat létesülne a régió többi kerékpárútjával és létrejöhetne egy szorosabb gazdaságon és turizmuson alapuló együttműködés. A kerékpár szervezetek szorosabb kapcsolatot ápolnának egymás között, megismerhetnék tevékenységeiket és a lakóságot természet barátiabb közlekedésre sarkalhatnák.

Baranya (HU) megye céljai:

Pécssett a kerékpározásnak nagy múltja van, ezért Baranya számára fontos, hogy a városból kivezessen egy kijelölt kerékpárút, amely kapcsolatot létesít a régió más településeivel és összekapcsolja a határ túl oldalán élő horvát lakosait. Pécs kulturális örökségét már biztonságos kerékpárúton keresztül is elérhetővé válik. Ezzel a projekttel a kerékpárúton érkező turisták a környező megyék természeti, történelmi hagyatékait megismerhetik, illetve a helyi turizmus fejlődése újabb igényekkel bővíthet.

Specifikus célok:

A projekt egyik jelentős célkitűzése, hogy **a turizmussal foglalkozó szervezetek, vállalkozások versenyképességét növelje**. A turisták számára komplex térséget feltáró termékcsomagokat nyújtsanak. Ez által a helyi gazdaság szereplők aktív kapcsolatot létesíthetnek a határ túloldalán lévő szervezetekkel. A kerékpárút mentén létrejövő szolgáltatások és kétnyelvű táblák kihelyezése által nőhet a határon átlépő turisták, elsősorban kerékpárturisták száma. A turizmus ágazatához kötődő tevékenységek fokozásával a munkanélküliek száma is csökkenhet a régiók területén.

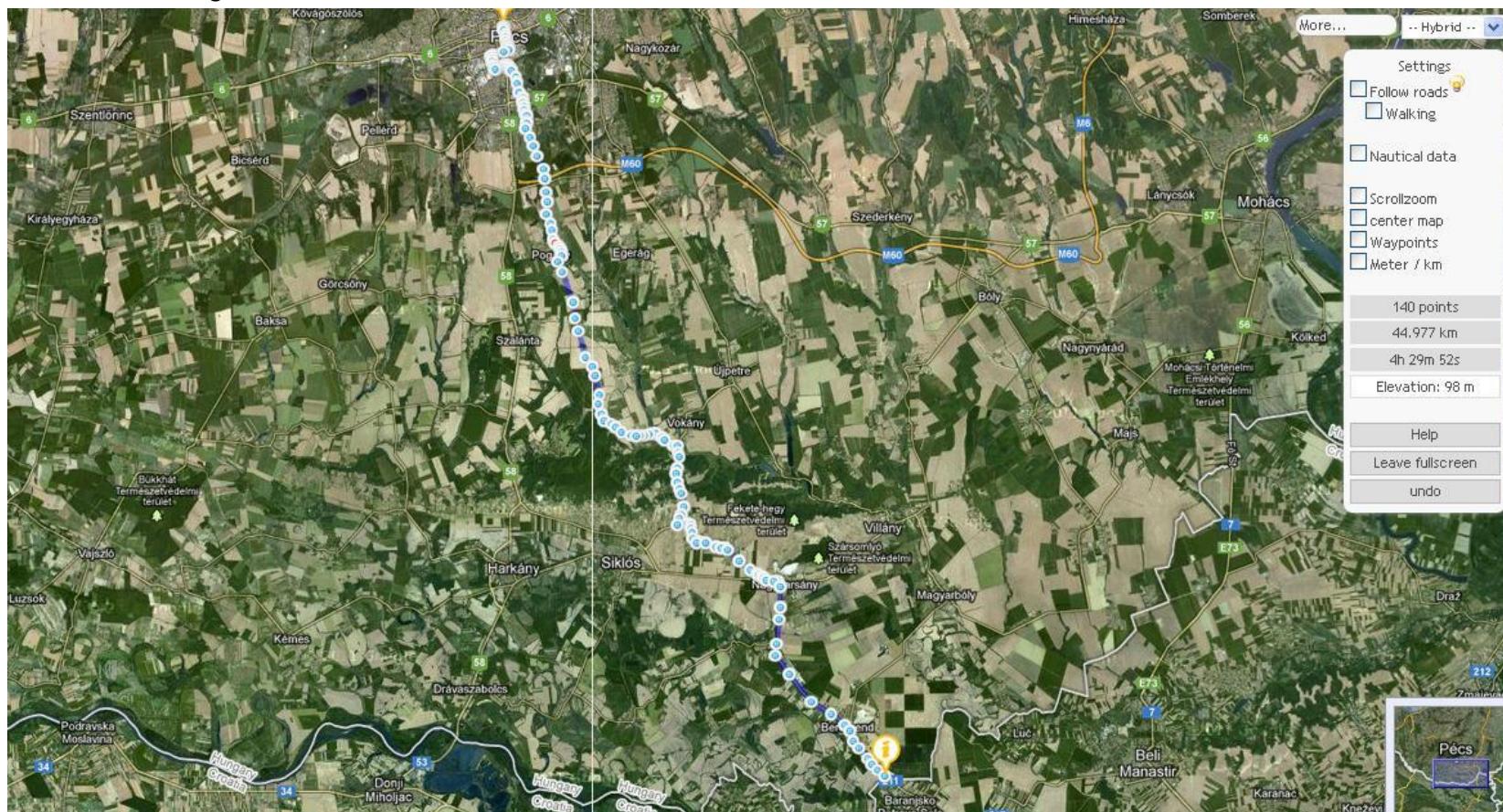


1. ábra: CROSS-BORDER BIKE PROJECT CÉLRENDSZERE /CÉLFA/<sup>1</sup>

<sup>1</sup>IPA Cross-Border Bike Project – Helyzetelemzés

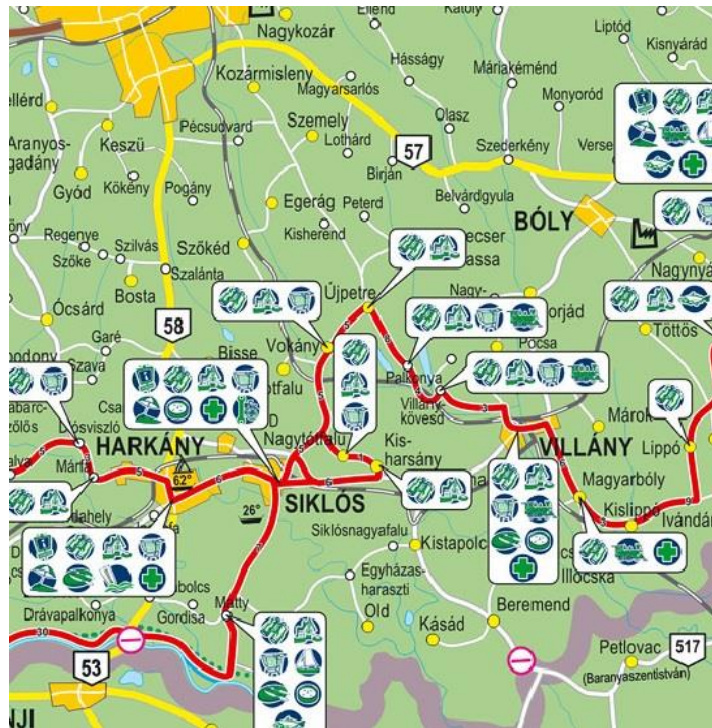
## 2.2. Várható eredmények, a projekt elhelyezkedése a Nemzetközi Kerékpárhálózatban

A projekt eredményeképp egy új turisztikai termék jön létre, megteremtődik a kerékpározás lehetősége észak-déli irányban Pécs - Eszék - Antunovac - Ivanovac útvonalon. Mivel a létrejövő kerékpárút összekötetésbe kerül a más kerékpárhálózatokkal – Háromfolyó Kerékpárút (ami részben az EUROVELO 11-es Iron Curtain Trail útvonala is), EuroVelo, Drava Bike Tour, Pannon Béke kerékpárút - így Antunovac és Ivanovac is bekapcsolódik a nemzetközi kerékpár hálózatok vérkeringésébe.

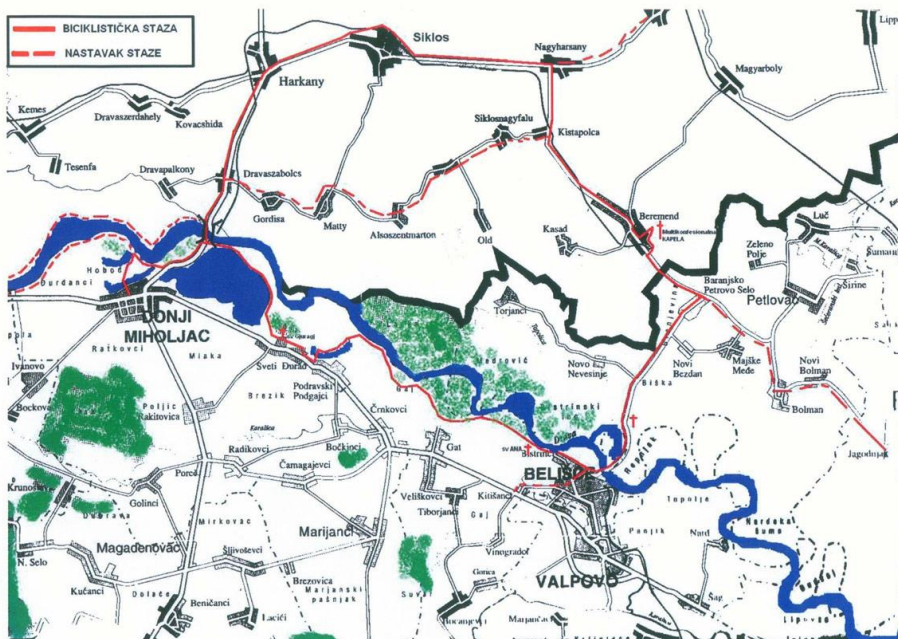


2. ábra: A tervezett kerékpárút nyomvonala Pécs és a horvát határ között





3. ábra: Három folyó kerékpáros útvonal projektet érintő szakaszai (forrás: [www.kerekparut.com](http://www.kerekparut.com))



4. ábra: Drava-Bike Tour (forrás: <http://m.visitosijekbaranja.com>)



5.ábra: Pannon Béke kerékpáros túraútvonal (www.zlatna-greda.org)

A kerékpározás nem szennyezi a környezetet, csökkenti a motorizált közlekedéstől való függést ez által rendkívül környezetbarát, valamint népszerű szabadidős és turisztikai forma, amelyet egész Európa szerte kiemelt ügyként kezelnek. A kerékpározás elterjedése által csökkenhet a károsanyag-kibocsátás, valamint az egészség megőrzésére is rendkívül pozitív hatása van.

A kerékpáros turizmus gazdasági jelentősége nem elhanyagolható. Kutatásalapján a kerékpáros turizmus résztvevői nem költenek kevesebbet, mint a „hagyományos” turisták, sőt elmondható, hogy olykor többet költenek, hiszen sokszor helyben kell vásárolniuk, a csomagszállítás korlátozott lehetőségei miatt.

A projekt által lehetőség nyílik egy határokon átívelő turisztikai szolgáltatás megteremtésére, amely mindkét régió gazdasági és kulturális növekedését eredményezheti. A megnövekedett látogatószám magában hordozza a helyi termelő- és szolgáltatóipar bizonyos mértékű fejlődését.

## 3. Kerékpáros turizmus

### 3.1. Kerékpár és turizmus a nagyvilágban

A Turisztikai Világszervezet adatai szerint 2012-ben 1035 millió nemzetközi turistaérkezést regisztráltak, a **világ nemzetközi turisztikai bevételei pedig - az előzetes becslések szerint - 1075 milliárd dollárt tettek ki.** A turistaérkezések 4 százalékos növekedési üteme megfelel az UNWTO 2010 és 2020 közötti évtizedre vonatkozó hosszú távú éves előrejelzésének (+3,8 százalék). A régiók közül Ázsia és a Csendes-óceáni térség (+7 százalék), valamint Afrika mutatta a legnagyobb növekedést (+6,4 százalék) a 2011-es évhez viszonyítva. Amerikában 4,1 százalékos, Európában 3,4 százalékos növekedést, a Közel-Keleten pedig 5,4 százalékos csökkenést regisztráltak.

A világ legérettebb desztinációja Európa. 2012-ben itt regisztrálták a nemzetközi érkezések körülbelül felét (51,6 százalékát), azaz 534,4 millió érkezést. Az európai alrégiók teljesítményében azonban rendkívül nagy eltérések tapasztalhatóak. Az európai érkezések 20,9 százalékát (111,6 millió érkezést) adó Közép- és Kelet-Európa 7,4 százalékos növekedése nagyban köszönhető a feltörekvő országok kiemelkedő szereplésének.

A XX. század második felétől az aktív turizmus térhódításával mind tágabbra nyíltak a felfedezésre váró terek, az aktív turisztikai élményszerzés zónája napjainkra lényegében már az egész Földre kiterjed. Így a nemzetközi turizmus terepe az extrém sportok és kalandtúrák révén, nem pusztán a természeti környezet érdekes és szép, hanem sokkal inkább annak extrémebb elemei lettek: sivatagi túrák, extrém hegymászások, extrém hegyi sportok, sarkköri vagy azon túli területek, mélytengeri zónák. Ha az aktív turizmus területi koncentráltságát nemzetközi kitekintésben kívánjuk vizsgálni, nehéz kiemelni adott országokat, vagy desztinációkat, hiszen lényegében a Föld bármely pontja alkalmas terep lehet az aktív turizmus gyakorlására, mégis kiemelhetőek olyan országok, ahol egyrészt már régóta jobban része a mindennapoknak a testmozgás és az azzal járó turisztikai tevékenység, másrészt pedig a természeti környezet kiválóan alkalmas az aktív turisztikai termékek kiszolgálására. Így Európában az Alpokhoz köthető országok – nemcsak az Alpok miatt – Ausztria, Svájc, Szlovénia, Olaszország, Franciaország, Németország, a Skandináv országok, a Brit-szigetek, Amerikában pedig főleg az Egyesült Államok emelhető ki, ahol volumenében elég magasnak mondható az aktív turizmus aránya, illetve annak hagyományai.

**Az European Cyclists' Federation (ECF) legutóbbi felmérése szerint az évi közel 3 milliárd kerékpáros turisztikai utazás az európai gazdasághoz közel 60 milliárd euróval járul hozzá.** Az ECF úgy becsüli, hogy a legalább egy éjszakát eltöltő kerékpáros turisták száma elérheti a 26 milliót, ami az EU tagállamok lakói által generált utazások mintegy 3 százaléka.

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

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

A legnagyobb piacot természetesen Németország jelenti, de nem szabad megfeledkeznünk Hollandiáról, ahol a lakosság 70%-a biciklizik, és legalább ekkora az aránya a kerékpáros vakációknak is. 2005-ös adatok alapján elmondható a biciklitúrák száma összességében elérte a 427 milliót, amely kb. 350 millió euró bevételt generált. Németországban a kerékpáros turistákra szakosodott szállásadókat és éttermeket 1995 óta a Bett & Bike franchise rendszer foglalja össze. A kezdetekkor 216 tagja volt 24 a rendszernek, amely a legutóbbi felmérések szerint (2008. március) 4561-re bővült. Ezt az igen nagy népszerűséget igazolja, vagy inkább generálja, hogy az ADFC által megkérdezett kerékpáros turisták 56,2%-a „gyakran” illetve „mindig” olyan szolgáltatókat keresnek fel, akik tagjai a Bett & Bike rendszernek. A német turisták átlagos napi költsége 62-70 € között mozog, ami árfolyamtól függően 16-19 ezer forintnak felel meg. Ez komoly fizetőképes keresletet jelent. A felmérés kimutatta, hogy a megkérdezett kerékpárosok 95,5%-a tervezett 2008-ra valamilyen kerékpáros túrát. Ezeknek a nagy része, 78%-a, a határokon belülre irányul, 22%-a pedig elsősorban a környező országokba (Ausztria, Franciaország, Olaszország, és Svájc), illetve 2% Európán kívülre.

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

Az EuroVelo, teljes nevén az Európai Kerékpárút Hálózat az Európai Kerékpáros Szövetség terve 12 hosszú távú, egész Európát átszelő kerékpárút kialakítására. Ezen utak teljes hossza több mint 60 000 km, melyből több mint 40 000 km már elkészült. Az EuroVelo utak hasonló elképzeléseket tükröznek, mint az Egyesült Államokban a Greenway projektek, például az East Coast Greenway. Az EuroVelo utakat az egész kontinenst átszelő kerékpártúrákra tervezik, a már meglévő kerékpárutak összekötésével.

Természetesen ezeket az EuroVelo útvonalakat a helyi kerékpáros forgalomban is igénybe lehet majd venni. Magyarországon két EuroVelo útvonal halad át, az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig futó EV6, illetve az EV11.

Az Európai Unió jelenleg anyagilag nem támogatja az EuroVelo programját, ez a későbbiekben változhat. **Magyarországon a kerékpárutak felmérését és az EuroVelo hálózathoz csatolását a felelős minisztérium megbízottja végzi el.**

**Az EuroVelo célja, hogy bátorítsa az embereket: utazásaik nagy részében a biciklizést részesítsék előnyben az autózással szemben.** Bár néhány embernek csodálatos élménye lesz a kontinenst átszelő kerékpártúrák közben, de az EuroVelo utjainak nagy része lokális lesz – iskolába, boltba, munkába járásra és hobbi célból használják majd. De az EuroVelo túrák sokkal izgalmasabbak és elbűvölőbbek lesznek, mert a kerékpárosok tudni fogják, hogy eltúrázhatnak Moszkvába, Athénba vagy akár Santiago de Compostela-ba.

Az EuroVelo útvonalak fejlesztői az országok nemzeti és regionális kormányzati szervei, a helyi önkormányzatok, a non-profit szervezetek az összes európai országban. Nemzetközileg az EuroVelo segít az útvonal alapítás előkészületeiben, és a politikai támogatás megszerzésében az építéshez, segít az útvonalak kiválogatásában. Az útvonalakat az EuroVelo-val kell koordinálni és jóváhagyatni, ez így biztosítja a jó minőséget a használóknak, és az útvonal létrehozójának.



6. ábra: Az EuroVelo kerékpáros útvonalak térképe  
(forrás: <http://hu.wikipedia.org/wiki/EuroVelo>)

Jó példaként lehet említeni a 2014 tavaszán bevezetésre kerülő MOL Bubi projektet. Hamarosan Budapesten is megjelennek az európai nagyvárosokból ismert „egyenkerékpárok”, továbbiakban: közbringák. Ezeket **egységes arculatú, jól felismerhető tárolókból lehet majd elvinni, majd használat után bármelyik másik tárolóban leadni. A MOL Bubi nem egy kerékpárkölcsonzó, hanem a közösségi közlekedés egy új formája, amely egyesíti az egyéni közlekedés szabadságát a kötött pályás közlekedés megbízhatóságával.**

A MOL Bubi jellemzői:

- Első ütemben 75 helyszínen 1100 kerékpárt lehet majd használni. A pesti oldalon a Nagykörúton és a Városligeten belül, Budán pedig Vízivárosban, valamint a dél-budai egyetemi negyedben és a Margitszigeten.
- A kerékpárokat kétféle módon lehet igénybe venni. Az egyik: személyes regisztrációval és egyszeri díj befizetésével. Így azonosítjuk be a bringát használót, ez olyan, mint egy bérlet a többi közösségi közlekedési eszközön. A másik lehetőség a bankkártyával történő regisztráció és fizetés a terminálnál – ekkor kauciót is kell fizetni.
- A használat 30 percig mindkét felhasználói csoport számára díjmentes lesz, azt követően a díja meredeken emelkedik. Pár órát meghaladó időre már nem éri meg igénybe venni, ezzel

segítjük a rendszer kihasználtságát, hogy akinek szüksége van rá, találjon a tárolókban bringát.

- Négy-öt kilométernél hosszabb utakra a kerékpár a közösségi közlekedéssel kombinálva különösen hatékony tud lenni.
- Non-stop telefonos diszpécsterszolgálat áll a rendszer használóinak rendelkezésére.
- A kerékpárok egységes megjelenésűek és strapabírók („városállók”) lesznek. A járművek olyan elemekből lesznek összerakva, melyek nem kompatibilisek más típusú kerékpárok alkatrészeivel, így nem lesz érdemes ellopni őket.
- A gyűjtőállomások nem csupán dokkoló állásokból állnak: informatikai terminállal és biztonsági kamerával is felszereljük őket.
- Az egyes állomásokon lévő bringákról, vagyis az aktuális telítettségi helyzetről a MOL Bubi majdani weboldalán és mobilalkalmazásokon keresztül online, valós idejű információt lehet majd szerezni.
- A fejlesztéshez kapcsolódva a MOL Bubi teljes területén kerékpárosbarát forgalmi rendet alakítunk ki, hogy mindenhol mindenhol kellemes körülmények között, gyorsan és biztonságosan el lehessen jutni kerékpárral.
- A rendszer részét képezik olyan fontos csomópontok, mint a Széll Kálmán tér és a Móricz Zsigmond körtér. A későbbiekben bekapcsolódik a hálózatba többek között Zugló és Óbuda is.
- Nem kell az egész utat kerékpárral megtenni, lehetőség van csak akkor és ott használni, ahol előnyösebben lehet vele közlekedni, mint a többi közlekedési eszközzel.
- Egyirányú közlekedésre is használható, nem muszáj a visszautat is kerékpárral megtenni, ha váratlanul eleredne az eső, nehéz csomagot kaptunk vagy összetalálkozunk egy autós ismerősünkkel, aki elvisz.
- Nem kell a kerékpárok javíttatásával bajlódni, ezt az üzemeltető megteszi helyettünk.
- Nem kell a lopás kockázatát viselni, ha használat után mindig gyűjtőállomáson rakjuk le a biciklit, annak sorsáért a továbbiakban már nem mi vagyunk a felelősek.
- Nem kell saját bringával rendelkezni, csak ki kell menni egy állomáshoz és használni.
- Az utazásunk minden szakaszát az arra legalkalmasabb eszközzel tehetjük meg, távolabbról érkeve metróról, vonatról, távolsági buszról átszállhatunk kerékpárra, és a zsúfolt belváros utcáin már azzal tehetjük meg az utat.

Miben más a MOL Bubi, mint a közösségi közlekedés többi ágazata?

- Útvonalunkat tetszés szerinti megválaszthatjuk, nem kell menetrendekhez igazodnunk.
- 30 percig díjmentesen használhatjuk, és nem jön az ellenőr.
- Nem kell zsúfolt járművön utaznunk, mindig kapunk ülőhelyet, és azt sosem kell átadni.
- Egész úton friss levegőhöz juthatunk.
- Gyorsabban tehetjük meg az utat, mint a felszíni járatok többségével, és ehhez még különösebben sportos tempót sem kell fölvennünk.
- Az idő- és pénzpocsékoló parkolás helyett autónkat egy bérelt garázsban, vagy ingyenes utcai parkolóban hagyhatjuk, a belvárosi kilométereket már kerékpárral tehetjük meg.
- A MOL Bubit használók nem szennyezik saját környezetüket.
- Több emberi, közösségi kapcsolatot teremthet.

- Megtapasztalhatja, milyen bringásnak lenni.

Milyen eszközök segítik a kerékpárosok közlekedését?

Megvalósítás alatt áll a Belső városrész komplex kerékpárosbarát fejlesztése címmel egy olyan intézkedéssorozat, melynek nyomán a budapestiek nem csak bárki által használható kerékpárokat, hanem jól kerékpározható úthálózatot is kapnak. A szűk mellékutcákban elválasztott kerékpárutakra se hely, se szükség nincs, megfelelő forgalomtechnikai eszközökkel elérhető, hogy az autókkal közös pályán haladó kerékpárosok közlekedése is gyors, biztonságos és kényelmes legyen.



7. ábra: Franciaország, Velib (forrás: <http://www.bkk.hu/bubi/abubi/>)

### 3.2. Határmenti kerékpáros turizmus

Eszék-Baranya megye észak-kelet Horvátországban fekszik a Száva, a Dráva és a Duna folyók között. Határai Magyarországgal és Szerbiával (Vajdaság) közösek, de közel van Bosznia és Hercegovina is. A régió adottságai: lapályok, erdők, lankák, tavak, vízesések, növény- és állatvilágban gazdag mocsaras területek. Eszék-Baranya megye természeti és kulturális sokszínűsége, valamint természetes forrásainak védelme miatt, földrajzi adottságainak és a változó turizmus világtrendeknek köszönhetően a szárazföldi turizmus kategóriában tartozik. A megye gazdasági szerkezetében egyre fontosabb szerepet tölt be az eszék-baranyai turizmus.

A turizmus-ajánlatok és a szálláshelyek kínálata elsősorban a következő városokhoz kapcsolódik: Eszék, Alsómiholjác, Diakovár, Nécse, Belistye, Pélmonostor és Valpó, valamint Bellye, Bizovac, Hercegszöllős, Darázs és Erdőd községek.

**Az Eszék-Baranya megye régióban körülbelül száz falusi turizmussal foglalkozó cég és magánember van jelenleg** (polgári és társas vállalkozások – családi gazdaság, kézművesség, korlátolt felelősségű társaságok, háztartások, egyesületek, közintézmények); létezik ezen kívül még tizenegy borút is, melyek majdnem mind Baranya régióban találhatóak. Ezek a következők: Hercegszöllős-Karancs-Sepse-Kő, Vörösmart, Csúza, Észak Baranya, Mártonhegy, Vinski put-Batina, Darázs, Zlatno brdo, Baranyabán községekben és Mártonhegy Pélmonostor községben.

A turizmus tendenciák világszerte növekedő változást mutatnak, ugyanis a turisták a lehető legtöbb élményt szeretnék megélni a nyaralásuk során. Mivel a megyében megállapíthatóan nagy lehetőségek rejlenek a falusi turizmusban, a következő projektek kerülnek előkészítésre: folyókikötők megépítése, barna turizmusjelzés, borutak, kerékpárutak, autós kempingek és a vidéki régió lakosságának oktatása.

#### Természetes források és az utazás vonzereje

Az egyik legnagyobb és legfontosabb természetes ártéri terület Baranya délkeleti része, Kopácsi Rét. A teljes elárasztott terület 33,010 hektár, ebből 17,700 hektár minősül természetvédelmi területnek. Különleges jelentőségű zoológiai területnek minősül 7000 hektár. A Kopácsi Rét periferiához kapcsolódó zónák is a turizmus és éttermi ajánlatok jövőbeni területei, egyúttal kínálva kirándulási és kikapcsolódási lehetőségeket, valamint sportlétesítményeket. A vidéki turizmusfejlesztésre tervezett tevékenységek: tradicionális építésű házakban való szálláshelyek kialakítása, az agro-turizmus és ökozölgazdaság fejlesztése, beleértve a turizmusba beépítendő kulturális, történelmi és építészeti örökséget, amelyek még gazdagabbá és teljesebbé teszik Eszék-Baranya megye turizmus ajánlatait.

#### Kerékpárutak

A természetben kerékpározni nagyszerű és egyedülálló élmény, hiszen ez egy aktív kikapcsolódás mód és mozgásforrás a természetre káros anyagok kibocsátása nélkül. Ezért **a kerékpárutak fejlesztése és építése az egyik fő feltétele a sikeres ökoturizmus fejlesztésének.** A kerékpárutak építését EU források ösztönzik és finanszírozzák (részben). A nemzetközi kerékpárútvonalakhoz a következő helyi útvonalak tartoznak:

- Dráva kerékpárútvonal – ez a projekt a Duna kerékpárútvonalra épül. Eszék-Baranya megyében a következő városok részei az útvonalnak: Belišće, Alsómiholjác és Valpó, valamint turizmusirodái.
- Pannónia Béke Útja Eszéktől Zomborig – a projekt kezelője a „Zöld Eszék ÖkoTársulat” amely kijelölte az utat és tájékoztató- valamint oktatási táblákat állított fel a kerékpározók számára a kerékpárút mentén.
- Kerékpárútvonal “Dráva Bike Tour”, Eszék - Erdőd – Eszék érintésével.
- Eszék - Nécse- Diakovár - Eszék.

#### EuroVelo útvonalak

Az EuroVelo 14 hosszútávú, egész Európát átszelő és egyesítő kerékpárút. Az útvonalakat használhatják kerékpáros turisták, de helyi emberek is napi utazásra. Olyan országokban, ahol fejlett kerékpáros hálózat áll rendelkezésre, az EuroVelo útvonalak főképp forgalmi utaktól elkülönített kerékpárutakból áll. Ezek a kerékpárutak drasztikusan növelik a kerékpározók biztonságát és kényelmét. Olyan országokban, ahol kevésbé kifejlett kerékpáros hálózat áll rendelkezésre, az EuroVelo útvonalak főképp kisebb forgalmú utak és alternatív, természetesen keresztül haladó útvonalakból áll. **Négy darab Horvátországot érintő EuroVelo útvonal van, de ezekből csak kettő érinti Horvátország kontinentális régióit: az EuroVelo 6 és az EuroVelo 13.**



EuroVelo 6 – Atlanti Óceán – Fekete Tenger- Az útvonal Kelet Horvátország festői tájait érinti a Duna és a Dráva folyók mentén. Horvátországba Dályoknál jön be az útvonal és a gyönyörű Kopácsi Rét természetvédelmi területen halad keresztül. A Kopácsi Rét Európa egyik legnagyobb és legvonzóbb természetvédelmi lápja.

Az útvonal teljesen mentes szintkülönbségektől és Kelet-Horvátország rengeteg természetes, kulturális és történelmi értékét érinti. Az EuroVelo Horvátországi szakasza Újlaknál végződik, innentől Szerbiában folytatódik. Az útvonal jelenleg járható.

EuroVelo 8 – Mediterrán útvonal- Ez az útvonal érinti a Földközi tenger horvát tengerpartjának legjobb részzeit, nagyobb és kisebb városokon és falvakon keresztül. Az útvonal összeköti az UNESCO által Világörökségnek minősített régiót. Az útvonal még nem valósult meg.

EuroVelo 9 – Balti Tenger – Adria - az EuroVelo 9. útvonal a legjobb módon végződik: az Isztriai félsziget lankáin és völgyein keresztül történő kerékpározással! A végállomás Pula városa, melynek története egészen az ősidőkig nyúl vissza. Az útvonal még nem valósult meg.

EuroVelo 13 – Vasfüggöny útvonal- Az útvonal a Dráva folyó mentén halad Horvátország oldalán az UNESCO Bioszféra rezervátumon keresztül. A Mura-Dráva-Duna és Baranya régiót köti össze a Szerb határral. Az útvonal túlnyomó része kisebb forgalommal terhelt utakon halad és nincs szintbeli különbség.

### 3.3. Kerékpározás és turizmus az IPA projektek keretein belül

<b>Projekt címe</b>	A nemzetközi Duna kerékpárút fejlesztése - Cycling Danube	BICYCLE FOR TOURISM WITHOUT BORDERS (kerékpározás a határok nélküli turizmusért)	Zöld út – egy út a kapcsolódásért (Greenway - A Way to Connect)
<b>Programkeret</b>	IPA CBC HR – SR	IPA CBC HR – BIH	
<b>Partnerek</b>	Eszék-Baranya Megye és a vukovári turizmus bizottság – Horvátország Sirmium Megyéje, Backa Palanka turizmus szervezete, Bac és Backi Petrovac önkormányzata Szerbia.	Prijedor Önkormányzat - Pre-PD - Gazdasági Fejlesztési Irodája (Bosznia-Hercegovina); Természetvédelmi Park (Horvátország) Kozara Nemzeti Park (Bosznia-Hercegovina); Sziszek Megye Turizmus Irodája (Horvátország) Prijedor Önkormányzat Turizmus Szervezete	(a Fenntarthatóságért Egyesület és az ormánsági Együtt a Kémes Körzet Gyermekeiért Alapítvány, valamint a "Saw" Eszék helyi közösségek Fejlesztésért Alapítvány és Latinovac Ökoközpontja) közösen dolgozta ki

		(Bosznia-Hercegovina); Önkormányzat Turizmus Szervezete (Bosznia-Hercegovina), Kostajnica Városa Horvátország (Horvátország) Jasenovac Körzet (Horvátország) Horvát Gazdasági Kamara – Megyei Kamara Sziszek, Horvát Kézművesség, Sziszek	
<b>Célok</b>	A határmenti régiók kerékpáros turizmus fejlesztéséhez szükséges feltételek megteremtése és a régió vonzerejének növelése.	A helyi határmenti turizmus versenyképességének javítása a régió turisztikai vonzerejének javítása által. A turizmus-szereplők képességeinek javítása és fejlesztése, és a határmenti területek promóciója.	Szlavónia és Dél-Magyarország hátrányos helyzetű vidéki régióinak gazdasági növekedésének serkentése, 120 kilométeres tematikus kerékpárutak fejlesztése által. A kerékpárutak a magyarországi Kémestől a horvát Latinovac faluig két tucat falut és várost fognak összekapcsolni.
<b>Tevékenységek</b>	- a határmenti régiók kerékpáros fejlesztéseinek ösztönzése - közlekedési biztonság javítása - a turizmus résztvevőinek képzése - A Duna kerékpártúrák támogatása és a közönség tájékoztatása a turizmus (idegenforgalom) felől.	- Kerékpárutak tervezése és megjelölése a határmenti területeken, - Turizmus szakértők képzése a határmenti területeken, - Négy internet kioszk elhelyezése (2 Horvátországban és 2 Bosznia-Hercegovinában)	

		- A közös határmenti turizmus lehetőségek rögzítése, - Bemutató kerékpártúrák szervezése Horvát és Bosznia-Hercegovinai a média és szakosított újságírók számára, - projektre vonatkozó információk terjesztése és az EU társfinanszírozás támogatása.	
<b>Megvalósítás ideje</b>	18 hónap		
<b>Projekt összértéke</b>	€ 364,763.60 (Horvátország és Szerbia összesített)	151,126.34 Euró	

### 3.4. Kerékpár és turizmus Baranyában és Pécssett

#### Baranyai kerékpárút hálózat elemzése

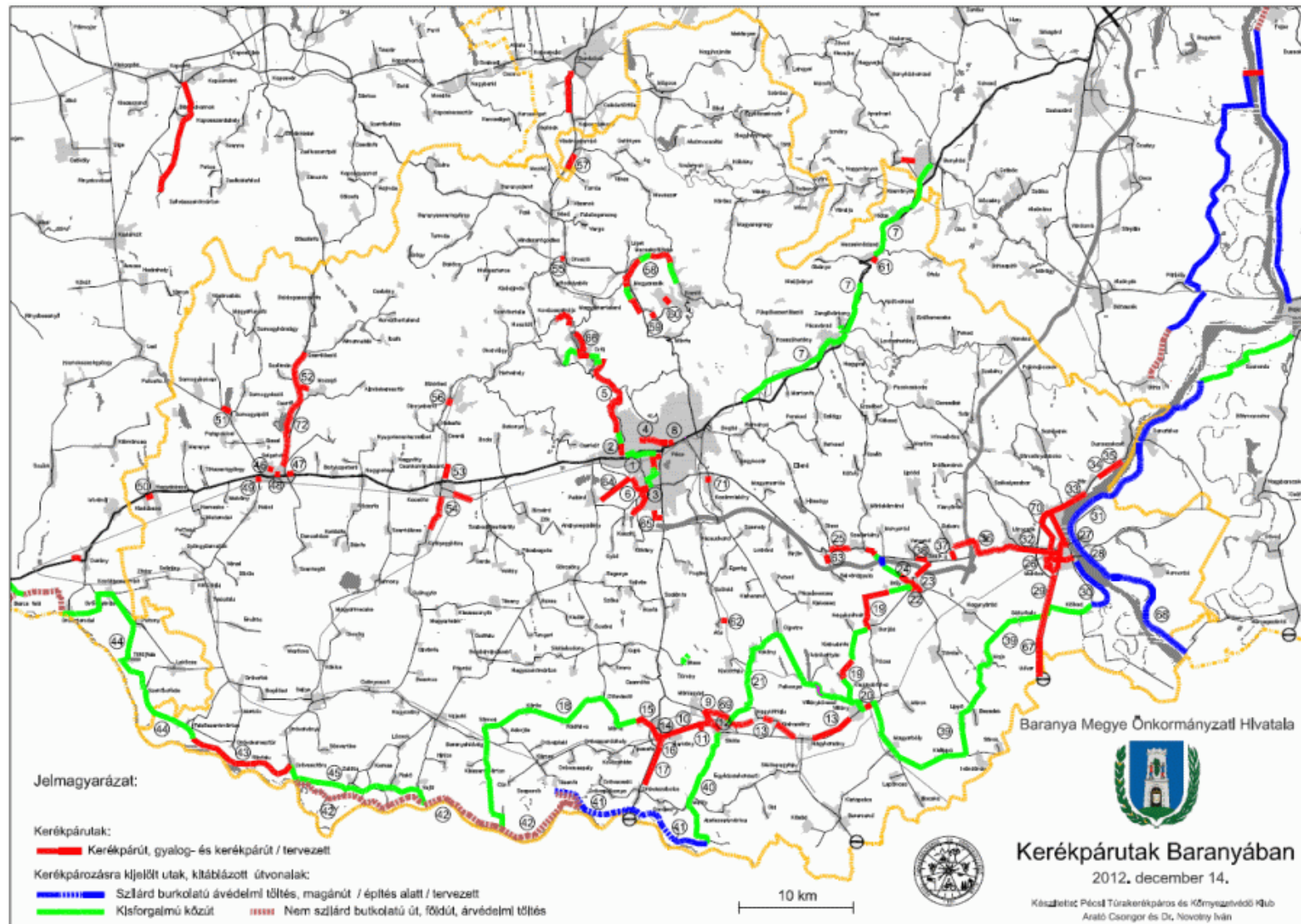
A megye, egyben pedig az egész régió kerékpárútjaira jellemző, hogy rövidek, széttöredezettek, nem alkotnak összefüggő rendszert. A kerékpárutak továbbépítését több tényező nehezíti, hiszen a kerékpárutakra fordítható központi keret országosan évente kb. 150-200 km útvonal építésére elég, melyet legtöbb esetben járdaépítéssel kapcsolnak össze. Sok önkormányzat korlátozott anyagi teherbíró képessége nem teszi lehetővé, hogy éljenek e lehetőséggel, különösen azért, mivel nem tartják elsődleges fontosságúnak a kerékpárutak építését. Ehhez járul hozzá, hogy a kerékpáros turizmusból származó bevételeket nem tekintik a beruházás nagyságrendjével arányosnak, valamint a fenntartás költségei is jelentősek, melyek szintén az önkormányzatokat terhelnék. A kedvezőtlen felfogás, az erőforrások hiányával párosulva jelen pillanatban nem teszi lehetővé egységes, összefüggő kerékpárutak középtávú programozását.

**Baranyában jelenleg is nagy számban találhatóak kerékpártúra útvonalak, de túrázásra alkalmas, hosszú kerékpárutak sajnos még nem épültek ki, hiszen sok helyen csak egymástól független, rövid szakaszok találhatóak.** A kerékpározás szempontjából szerencsés adottsága e vidéknek az aprófalvas településjelleg, melynek vonzata a sűrű, de többnyire kisforgalmú mellékúthálózat. Egyszámjegyű útvonal csupán egy húzódik a megye területén, a 6-os számú főút, mely a Budapest - Pécs - Barcs útvonalat köti össze. Ezen út nagy részén a kerékpározás tilos, s a nagy forgalom miatt a tilalmat kijátszani sem érdemes. Bonyhádtól Pécs határáig jól járható a főút régebbi pályája, mely az újjal párhuzamosan fut, ám forgalom alig van rajta, szinte kerékpárútnak tekinthető.

A mecseknádasdi kaptatón (169. 030 - 171.970 szelvények között), és Pécs előtt, a vasasi elágazástól a városig (189.150 - 196.600) viszont rá kell hajtani a főútra, az autók közé, mert ezeken a szakaszokon már nincs meg a régi út. A kerékpározás itt nem tiltott, s az út három, illetve helyenként négy sávos, tehát az autósoknak lehetőségük van a kerékpárosok biztonságos kikerülésére.

A kétszámjegyű utak szintén nem igazán ajánlottak kerékpározásra, bár, ahol elkerülésükre nincs lehetőség, egy-egy rövid szakaszon a túraútvonal is ezeken halad keresztül.

A kétszámjegyű utakon általában nincs tilalom a kerékpárosok számára, legfeljebb időbeni korlátozás (pl.: 6-9 és 16-20 óra között tilos,). A mellékutak, bekötőutak általában jól használhatók, a túrák legnagyobb része ezeken halad végig. A Mecsekben és a Zselicben (sorompóval elzárt) erdészeti magánutak is vannak, ezek a legideálisabb túraútvonalak, főleg családoknak, a gyerekekkel érkezőknek. A kerékpározás szinte kivétel nélkül megengedett az erdei utakon, de a tulajdonosok esetleges külön előírásait figyelembe kell venni. Ha a túrázókat autó is kíséri, annak áthaladása engedélyhez és/vagy úthasználati díj megfizetéséhez kötött. A Mecsek Turistatérképén jelölik a kerékpározásra igénybe vehető erdei (turista) utakat. A kerékpározást a területileg illetékes Nemzeti Park igazgatósága is korlátozhatja, ha a terület védelme ezt indokoltá teszi. A régió egyéb területein ez a kérdés még nem rendezett. A folyók árvízvédelmi töltésén a kerékpározást (az intenzív árvédekezés időszakát kivéve) a kezelő Vízügyi Igazgatóságok engedélyezték. A földutak kerékpáros forgalmát a mezőgazdasági területeken szintén nem korlátozza semmilyen rendelet.



8. ábra: Baranya megye kerékpárút hálózatának térképe  
 (forrás: www.kerekvaros.hu)

## Meglévő kerékpár utak

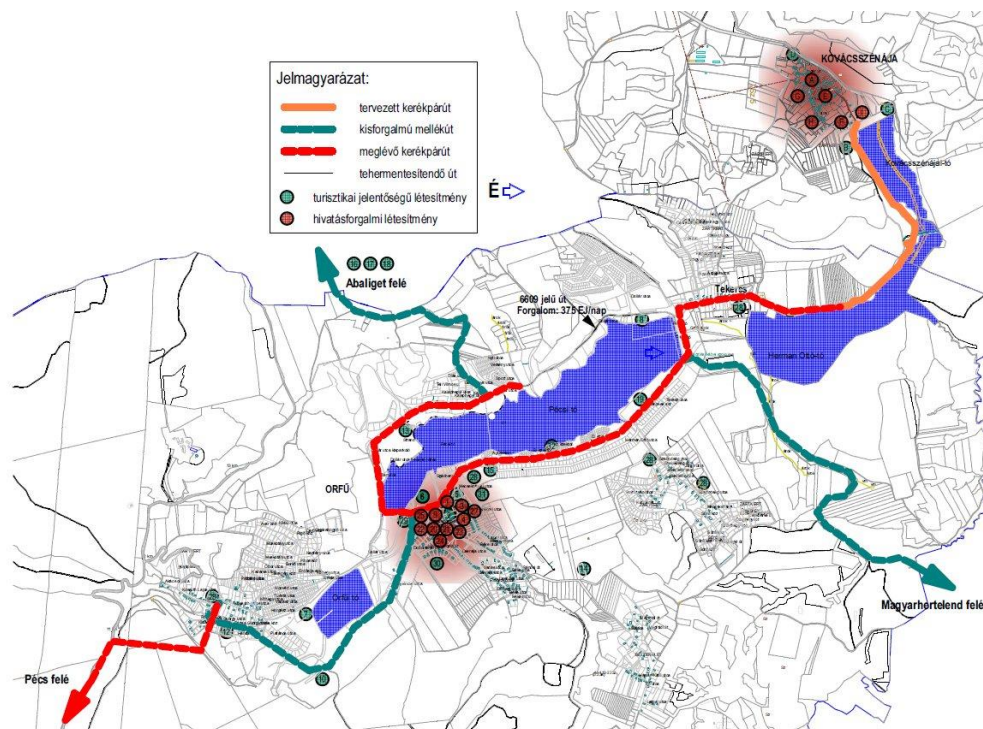
### - Orfú – Tekerés - Kovácsszénája

A kerékpárútra 1993-ban készült az első terv, ám megvalósítása akkor a földprivatizációk miatt megghiúsult, mert a tervezett nyomvonal egy magánterületté vált. Az érintett önkormányzatok azonban nem tettek le az összekötés megvalósításáról, Orfú - Tekerés főutcájából kiindulva 2004-ben kerékpárút épült Kovácsszénája irányába, ám ennek a Herman Ottó tó mellett vége van. 2012-ben pályáztak a hiányzó 1,5 km-es szakasz megépítésére, mely a Herman Ottó és a Kovácsszénajai tó mellett halad gyönyörű környezetben és így kerékpárút hálózat köti össze Pécs – Orfú – Tekerés és Kovácsszénája településeket. Távlati lehetőségként pedig a Magyarhertelend felé történő folytatás jöhet szóba.

A pályázat lebonyolításáért felelős Pécsi Városfejlesztési Nonprofit Zrt. a kerékpárút terveit eljuttatta a helyi és országos kerékpáros szervezeteknek (Magyar Kerékpárosklub, Pécsi Túrakerékpáros Klub) és a lezajlott tervegyeztető tárgyaláson lehetőséget adtak a terv bringás szempontok szerinti értékelésére.

A kerékpáros szervezetek képviselői a Pécs-Orfú kerékpárút példája nyomán kifogásolták a kerékpárút melletti védőkoriátok elhelyezését a balesetveszély miatt. Meglátásuk szerint a biciklikormány magasságában elhelyezett vaskoriát nagyobb veszélyt jelent, mint az útról való lesodródás. Mivel a szabvány előírja a vaskoriátok elhelyezését, javaslatok alapján elkészült az úttól távolabb elhelyezett koriát, melyet fényvisszaverő csíkkal is elláttak.

A másik probléma – sajnos a hazai gyakorlat ezt mutatja – hogy a gépjárműforgalmat távol tartani hivatott oszlopokat általában kidöntik, így a megoldás egy járdasziget-szerű kialakítás lett. Ezt indokolja az a tényező is, hogy közúton 20 km-es kerülővel lehet az egyik településről a másikra eljutni, tehát igen nagy lesz a kísértés, hogy autóval ráhajtsanak a kerékpárútra. Ez pedig a burkolat rongálódását eredményezheti, hiszen nem közúti terhelésre van méretezve.



9. ábra: Orfú-Tekerés-Kovácsszénája kerékpárút

#### - Pécs - Orfú

A Pécs Orfú kerékpárút létesítésének ötletét 1994-ben a Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub vetette föl. Az ekkor végzett kerékpáros közvélemény-kutatás ugyanis egyértelműen jelezte, hogy a pécsi kerékpárosok a Pécs-Orfú útirányt tartják a legfontosabb fejlesztendő turisztikai útvonalnak. 1997-ben a Környezetünkért Alapítvány megrendelésére elkészült a kerékpárútra több változatot is tartalmazó tanulmánytervet, majd ezt követően a Pécs-Orfú kerékpárút koncepció bekerült a hivatalos fejlesztési tervekbe.

2009 végén kezdődött a nyomvonal kitűzése, azonban többen tiltakoztak a természetkárosítás miatt. Az építés során nem csak természeti, hanem más problémák is adódtak a nyomvonallal (pl. víznyelők), de a legnagyobb felháborodást az keltette, hogy Orfú előtt a Szuadó völgyénél a kerékpárút az autóutat egy beláthatatlan útkanyarban keresztezte volna, ám az építés közben jelentős földmunka árán módosították a nyomvonalat, eltolva a keresztezést egy jobban belátható útszakaszra. Minőségi észrevételek (útalap hiánya, összetört, megsüllyedt útburkolat) is felmerültek, ám biztosították a kerékpárosokat, hogy az út minősége megfelelő és tartós lesz. Sok helyen problémát jelentett a vízelvezetés, hiszen a hegyoldalról lefolyó esővíz sarat hord az útra, ám ennek elvezetésére az út mellé egy szivárgó rendszert építettek. További problémát jelent az aszfaltburkolatra hulló lombtömeg, mivel nedves, nyálkás avar balesetek forrása lehet. Ennek eltakarítása egészen a mai napig nem megoldott.

Az aszfaltburkolat több helyen nem a reális (50-70 km/h), hanem egy tervezett sebességi szint (15-20 km/h) alapján lett kialakítva, ami több helyen balesetveszélyes, mivel a sebességkorlátozó táblák sem minden esetben megfelelőek. A barnára festett vaskorlát a kanyar belső ívében sötétben nem megfelelően látható, így szintén veszélyes. Nehézséget jelent a pályát használó nagyszámú futó és gyalogturista.

#### - Pécs – Pellérd

A Pellérdet Péccsel összekötő kerékpárút Pellérdtől a pécsi nyugati elkerülő út felé halad. Az útvonal a Pécs – Harkány vasútvonal töltésén halad, 3,6 km hosszú és 2 méter széles burkolattal rendelkezik. A bicikliút megépítésével lehetőség nyílik a nagy forgalmú utak elkerülésére, így akár a napi munkába járás is megoldható kerékpárral.

#### - Harkány – Siklós

A két települést összekötő forgalmas autóút mellett indokolt volt a kerékpárút építése, a kb. 5 km hosszú szakasz, rendkívül kedvelt, főleg a Harkányban nyaraló vendégek körében. Az egyetlen gyengeség, hogy az út nem közvetlenül Siklós központjába vezet, hanem csupán a város határáig.

A szakaszon az útburkolat állapota a kisebb hibáktól eltekintve jó, mindenhol szilárd burkolat fedi, a karbantartása is megoldott. A kerékpárúton viszonylag nagy a gyalogosforgalom, de az autósoktól jól elkülönül, így a kisgyerekek érkezők számára is biztonságos.

#### - Harkány – Drávaszabolcs

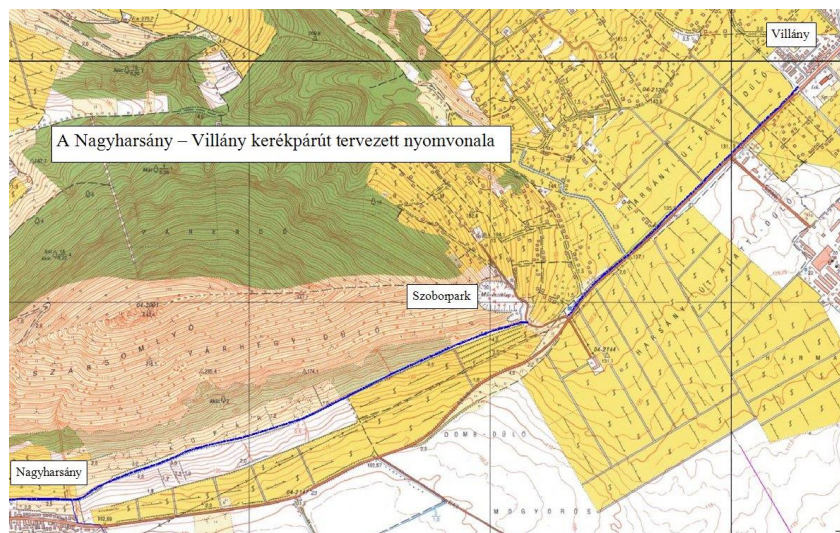
2009-ben elkészült a Harkány-Drávaszabolcs közötti, több mint 4 km hosszú kerékpárút az európai szabványnak megfelelő szélességben. Nemcsak Harkány kerékpározni szerető lakói, hanem az ide látogató hazai és külföldi fürdővendégek körében is rendkívül népszerű az útvonal, hiszen így biciklire pattanva is bejárhatják a környéket.

Eddig is sokan lekerekeztek a Drávára, a Mattyi-tóra vagy a Dráva töltésén haladó Három Folyó kerékpáros túraútvonalra, a nagy forgalmú 58-as főútvonalon, nem kevés veszélynek kitéve magukat. Ráadásul 6 órától 9 óráig, valamint 16 órától 20 óráig tilos kerékpárral közlekedni ezen a főútvonalon, így a szakasz megépülésével nagy előrelépés történt a térségben.

A kerékpárút a Harkányt megkerülő út déli végében lévő körforgalom előtt kezdődik, az egykori Harkány – Drávaszabolcs (Donji Miholjac) vasút nyomvonala mentén és Drávaszabolcs településjelző tábla előtt fejeződik be. Nyomvonala az 58-as úttal párhuzamosan, annak keleti oldalán halad. Az egyetlen nagy hiányosság, hogy ez a szakasz és a Siklós-Harkányi kerékpárút hálózat közötti fél kilométeres szakasz még hiányzik.

#### - Villány – Nagyharsány

A Villány Nagyharsány közötti kerékpárút 2013. április 20-án került átadásra. A kerékpárút ezen szakasza az európai szabványoktól eltérően csak két méter széles és 3,6km hosszú. A két település között a kerékpárút az az 5701. számú közút északi oldalán halad, szőlőültetvények között és mellett, a térség egyik legszebb, és igazán mediterrán jellegét mutató környékén. A kerékpárútnak nagy előnye többek között, hogy a két település között sokkal biztonságosabbá vált a közlekedés, ami nem csak a turisták számára fontos, hanem a Nagyharsányból Villányba minden nap dolgozni járók helyzetét is megkönnyíti.



10. ábra: Villány és Nagyharsány közötti kerékpárút nyomvonala

#### - Villány – Bóly

2007 decemberében került átadásra a Bóly és Villány településeket összekötő kerékpárút. Az összességében 15 km hosszúságú szakasz egy 2 km és egy 5 km hosszúságú, szabványos szélességű, továbbá 3 kiserővel közúton kijelölt szakaszból tevődik össze.

A kerékpárút Villányban a Fülemüle Csárda mellett kezdődik, egy tölgyfaerdőn keresztül vezet Kisjakabfalváig a kb. 2,5 km hosszúságú kiserővel bekötőút kijelölésével. Itt semmilyen tábla nem jelzi a kerékpárutat, annak ellenére, hogy az Újpetre – Villány közötti közút a Három Folyó Túraútvonal kijelölt része, erről lehet rákanyarodni a kerékpárútra. Kisjakabfalván a buszváró közelében már megfelelő jelzőtábla mutatja az útirányt, jobbra kanyarodva folytathatjuk utunkat Bóly felé. Itt egy rövidke szakaszon kijelölt kiserővel mezőgazdasági út vezet a kerékpárút elejéig.



A kerékpárút további szakasza 2 km hosszban, ugyanúgy, mint az 5 km-es szakasza, a jelenlegi Európai szabványnak megfelelően 2 m 20 cm szélességben készült el, melynek kezdetén az út közepére helyezett betonoszlop a gépkocsival való behajtást akadályozza. Ez a szakasz emelkedőkkel és lejtőkkel tarkított, nagyon szép kilátással a környező tájra. Kisbudmért elérve vége szakad a kiépített kerékpárútnak, innen a falun keresztül a Nagybudméri elágazásnál jobbra kanyarodva hamarosan elérjük a Karasica vízfolyást, ez a jelölt szakasz egy kisforgalmú bekötőút, melynek hossza kb. 2 km. A Karasica hídján átjutva, balra, a folyócska baloldali töltésére. Itt kezdődik a szabvány szerint épített 5 km-es kerékpárút szakasz egészen Békáspusztáig. Ennek az 5 km-es szakasznak a több mint a fele a töltésen halad. Itt is jelzőoszlopokat láthatunk a járművek behajtásának megakadályozására. A gáton épült rész több szakaszán is ujjnyi vastag, hosszanti repedések találhatóak az burkolaton. A kőhídnál ér végett a töltésen kialakított része az útnak, itt jobbra kanyarodva tovább haladunk az 5 km-es szakasz rövidebbik részén Békáspusztáig. Az útnak ez a szakasza sokkal változatosabb, tarkítva jó néhány lejtővel és emelkedővel. Mikor elérjük a kiépített kerékpárút végét, balra Békáspusztá, tovább egyenesen egy kisforgalmú gazdasági úton, kijelölt kerékpárútként 2 km-t kerekvezve elérjük Bólyt.

#### - **Mohács - Lánycsók**

Mohács Lánycsók közötti kerékpárút 1 km hosszú és 2 méter széles útburkolat fedi. A térséget átszelő kerékpárút még erősen hiányos. A kerékpárút hálózat kiépítésével megvalósul a biztonságos kerékpáros közlekedés a térségben, ahol az 56-os és 57-es nagy forgalmú főutak ezt nem tették lehetővé. Az összefüggő kistérségi kerékpárút hálózat kapcsolódik az EuroVelo kerékpárúthoz, így egészen Horvátországig el lehet jutni akár kerékpárral is.

#### - **Három folyó kerékpárút (Duna – Dráva – Mura)**

A „Három folyó kerékpáros túraútvonal” a Mura és a Dráva folyók mentén visz végig a Dunáig. Az útvonal Somogy és Baranya megyét is érintő szakasza a Dráva védgátján halad, kb. 10 km-t aszfaltozott kerékpárúton, a többi szakaszon gondozott, füves gátkoronán. Órtilostól Barcsig és Keselyősfapusztától Kölkedig kisforgalmú közutakon halad a kerékpárút, később pedig érinti a Siklós-villányi borvidéket is. Mohács térségében az út a Duna menti EuroVelo úthoz csatlakozik. A védgátak forgalommetessége kisgyermekes családok és iskolás csoportok számára is kedvező lehetőséget biztosít a kerékpározáshoz.

Az út több szakaszra bontható:

Mohács – Majs – Villány, a szakasz hossza: 40 km, a burkolata szilárd

Siklós – Matty – Keselyősfapta, a szakasz hossza: 12,4 km, a burkolat szilárd

Drávaszabolcs – Tésenfá, a szakasz hossza: 20 km, a burkolat szilárd, több helyen a töltésen halad

Tésenfá – Drávasztára, a szakasz hossza: 30 km, szilárd burkolat nincs, több helyen a töltésen halad

Drávasztára – Felsőszentmárton, a szakasz hossza: 10 km, a burkolat szilárd, több helyen a töltésen halad

Felsőszentmárton – Szentborbás – Drávatamási, a szakasz hossza: 22 km, a burkolat szilárd

Vejeti – Zaláta – Drávasztára, a szakasz hossza: 19,8 km, a burkolat szilárd

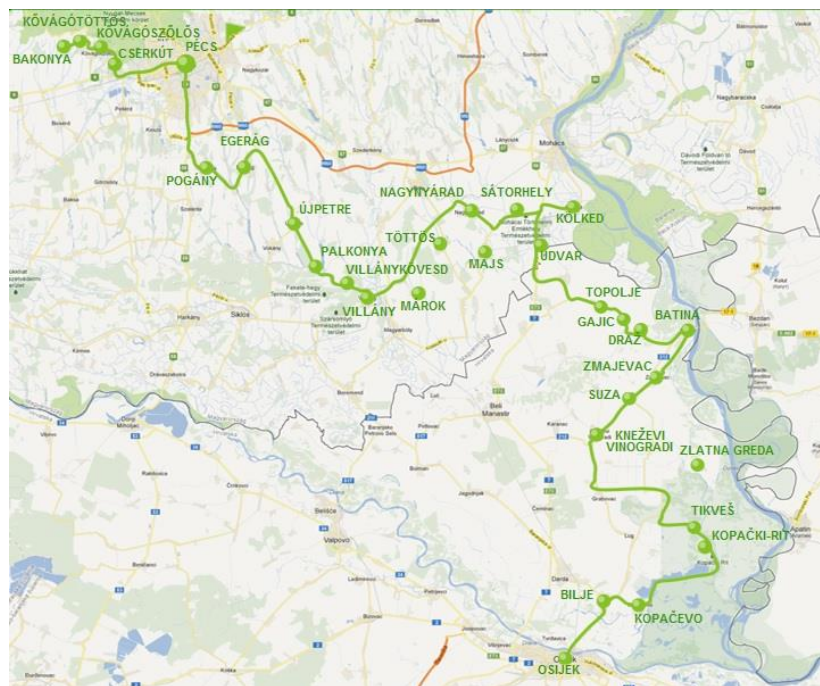
## - Dél-Balaton

Ez a kerékpárút ugyan nem a projekt által érintett területen található, ám nagyon fontos lenne Baranya megye összeköttetése a Balatonnal, hiszen ez hazánk egyik legnagyobb attrakciója, a külföldi turisták számára az egyik legvonzóbb terület. Ehhez nagy segítséget jelentene, hogy a magyar tenger partján végig található kerékpározásra alkalmas út.

A déli parton Balatonberény után következő településeken (Balatonkeresztúr, Balatonmárfiafürdő, Balatonfenyves) nincsen kiépített kerékpárút, így óvatosan kell közlekednünk a mellékutcákon. A szakaszon áthaladva megcsodálhatóak az északi part tanúhegyei, a szigligeti vár, valamint a páratlan balatoni naplemente is. Fonyód nyugati határában egy elég problémás vasúti átjáró zárja le ezt a szakaszt, itt kiérünk a 7-es út mellé, melynek a bal oldalán fut a kiépített kerékpárút. Fonyód két dombján kilátókat és vármaradványokat kereshetünk fel. Fonyódon találjuk az északi part legszebb panorámáját adó szakaszát. Balatononlelle, Balatonszemes, Balatonszárszó után megérkezünk Balatonföldvára, ahol szinte a település teljes egészében bringabarát megoldásokkal találkozunk: előbb felfestett kerékpáros sávval majd egy nagyon szép, új kerékpárút következik. Ezután Szántódról folytatjuk utunkat, ahol kis forgalmú közutakon haladunk, majd beérünk Siófokra. A Balaton déli partját kezdő kerékpárosoknak is ajánljuk, hiszen a táv majdnem végig teljesen sík.

Elmondható, hogy **hazánk legszínvonalasabb kerékpáros szolgáltatásai ezen a szakaszon találhatóak**, mely köszönhető a nagyszámú ideérkező turistának. Ezért is lenne rendkívül fontos az összekapcsolása, folytonos kerékpárút kiépítése a Balaton és Baranya megye között.

2012-ben 3 magyar, illetve 2 horvát partner egy együttműködés keretében pályázott egy Eszék-től a Kopácsi réten át a Nyugat-Mecsekig (Bakonyáig) húzódó úgynevezett „zöldút” kialakítására. A projekt keretében kijelölésre kerül a zöldút nyomvonala, az útvonal mentén információs és irányjelző táblák kerülnek kihelyezése. A megvalósuló Zöldút program elősegíti a kerékpárturizmus fejlődését, a program által bővülő szálláshelyek, illetve kerékpár bérleti lehetőségek megteremtése, valamint a komplex infrastruktúra által.



11. ábra: A Baranya Zöldút útvonala

Baranya földrajzilag igen változatos terület, északi része hegyes, dombos vidék, hatalmas, egybefüggő erdőségekkel, míg déli és keleti részén síkságok találhatóak. A folyók közelében sík, könnyen biciklizhető, a Mecsekben viszont komoly meredekségű, hegyi utak, másutt pedig dimbes-dombos terep várja kerékpározókat. A túrákra általában sebességváltós kerékpárral célszerű elindulni, az árvízvédelmi gátakon pedig leginkább az MTB, vagy trekking jellegű kerékpárok használhatók.

2000-ben PTE Földrajzi Intézet közreműködésével kidolgozták Dél-Dunántúl turizmusfejlesztési koncepcióját és stratégiai programját. A program célja elsődlegesen a turisztikai célú kerékpározás feltételrendszerének kialakítása. A program célja, hogy a régió turisztikai kínálata jelentős mértékben növekedjen, elsősorban új piaci szegmensek megjelenésével. A kerékpáros turizmus alap infrastruktúrájának és fogadóbázisának (szálláshelyek, vendéglátó egységek) kialakítása és színvonalas fenntartása elsődleges fontosságú a megfogalmazott célok között. A kerékpáros turisztikai alapkutatások, valamint a statisztikai adatbázis kialakítása és a fejlesztési stratégia kidolgozása révén elérhetővé válnak a kitűzött célok, többek között a kerékpáros turizmusban a jelenlegi kínálat és a szolgáltatások színvonalának emelése, ezzel együtt a régió vendégforgalmának növelése, a szezonáltság csökkentése, a bevételek növelése, munkahelyteremtés és a fenntartható turizmusfejlesztés.

Sajnos a szervezeti háttér jellemzője, hogy sokszínű, de individualizált, nem alakult ki együttműködési hajlam, nem kerültek megfogalmazásra a közös célok. Kiemelkedően fontos, hogy a meglévő szervezetek közül kiválasztásra kerüljön egy, mely alkalmas a térségi szintű menedzselési feladatok ellátására és azok megfelelő elosztására a többi szervezet között. A meglévő struktúrában sajnos nincs olyan szervezet, amelyik tevékenységi körét regionális szintre kiterjesztve képes a kerékpáros turizmus érdekeit hatékonyan tudná képviselni, ám vitathatatlan, hogy gyakorlati tevékenységükből adódóan fontos információs forrást jelentenek.

#### **A kerékpáros turizmus tervszerű fejlesztésének feladatai:**

- Egy olyan alulról szerveződő, érdekképviseleti, szakmai szervezet megalakítása, amely kifejezetten e turisztikai ágazat érdekeit szem előtt tartva, regionális léptékben fejti ki tevékenységét. Mivel a kerékpáros turizmus nem köthető jól körülhatárolható szolgáltatókhoz, létesítményekhez, ezért az egyesület leendő tagjait területi alapon kell megválasztani, így tehát elsősorban az önkormányzatokra, illetve önkormányzati társulásokra célszerű támaszkodnia.
- Mivel a kerékpárutak egyik legfontosabb célja a gépjármű forgalom és a kerékpáros közlekedés szétválasztása, ezért elsősorban a nagy forgalmú utak mentén létesített kerékpárút-építések élveznek prioritást, különösen azok, amelyek illeszkednek az országos szinten kidolgozott kerékpárforgalmi hálózatfejlesztés országos és kiemelt regionális kapcsolati elemeihez. A jövőben a kerékpárút hálózat mozaikszerű továbbépülése prognosztizálható. A lehetőség megvan e folyamat tervszerű irányítására, amennyiben a kerékpárutak rendszerét kisforgalmú utakkal és árvízvédelmi töltéseken vezető útvonalakkal kombinálva alakítják ki a főbb prioritások mentén. A prioritások meghatározása a program végrehajtásáért felelős szervezet feladata, – a felelős minisztérium elképzeléseinek figyelembe vételével – széleskörű egyeztetés és az érintettek jóváhagyása mellett.

- A kerékpáros turizmushoz kapcsolódó szolgáltatások nagy része piacfüggők, vállalkozási alapon nyugszik, azonban tevékenységük, szolgáltatásaik színvonala ellenőrizhető. Ezért a program célja többek között a szolgáltatások bővítésének, színvonalának emelése, illetve egyedi elbírálás alapján támogatás megítélése a vállalkozók számára.

#### **Főbb kerékpáros szervezetek Baranyában:**

- Dél-Dunántúli Kerékpár-turisztikai Közhasznú Egyesület
- Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub

#### **Kerékpártúra kínálat Baranyában:**

- Kastélytúra  
Útvonala: Fonyód - Kaposvár - a zselici erdő - Belső-Somogy - Szigetvár - az Ormánság - Pécs - Pécsvárad - a Mecsek hegyi útjai - a tolnai dombvidék Szekszárd  
A túra teljes távja: 405 km, mely kb. 9 napot ölel fel
- Borút kerékpártúra  
Útvonal: Villány - Villánykövesd - Palkonya - Újpetre - Vókány - Siklós (kitérési lehetőség Harkányba és/vagy Máriagyúdre) - Nagytótfalu - Kisharsány - Nagyarsány - Villány  
A túra teljes távja, jellege: 42 km, dombvidék
- Mecseki csavargás I.  
Útvonal: Pécs - Bogád - Hird - Dombay-tó Pécsvárad - tovább kezdetben meredek, de szép, és többnyire forgalommentes erdészeti úton - Zobápuszta (Komló része) - Koszonyatető - Árpádtető - Lapis - Remete-rét - Abaliget – Hetvehely Kővágószőlős - Cserkút - Pécs  
A túra teljes távja, jellege: 90 km, hegyvidék
- Mecseki csavargás II.  
Útvonal: Pécs - Bogád - Pereked - Szilágy - Pécsvárad - tovább kisforgalmú erdészeti úton - Magyaregregy – közúton: Szászvár - Egyházaskozár - Mágocs - Alsómocsolád - újra erdészeti úton: Kisvaszar - Mecsekpölöske - közúton: Magyarszék - Magyarhertelend - Orfű - Abaliget - Hetvehely – Kővágószőlős - Cserkút - Pécs  
A túra teljes távja, jellege: 150 km, hegyvidék

#### **A megye turisztikai attrakciói/vonzerőleltára**

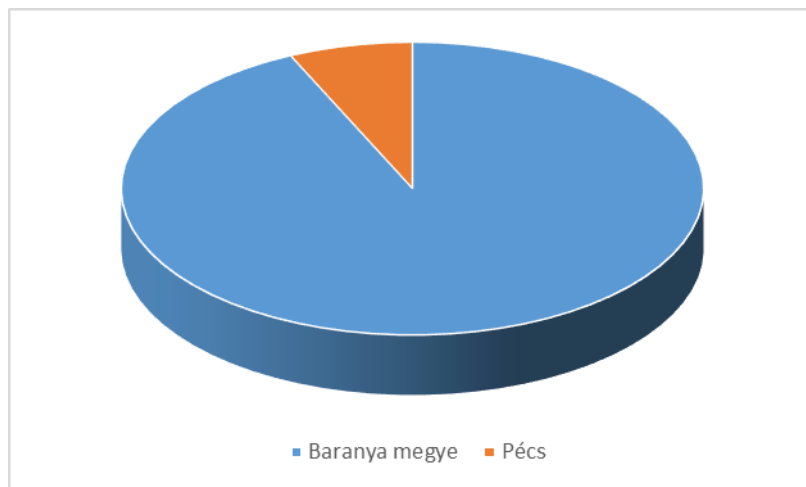
Ez a régió történelmi emlékeiről, gyógyfürdőiről és vendégszeretetről híres. A régió központja Pécs. A város látnivalói a dóm, az UNESCO világörökségi listáján is szereplő ókeresztény sírkamrák és a török időkre emlékeztető Gázi Kászim és Jakovali Hasszán dzsámi. A városképet meghatározó kerámiadíszítéses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

A Pécshez közeli Orfűre látogatva kihagyhatatlan a híres tó-rendszertő, míg továbbhaladva Abaligeten a rendkívül különleges cseppkőbarlang található. Pécsvárad Árpád-kori altemplomáról és váráról híres, akárcsak Szigetvár, ahol több török érték is található. A határhoz közeledve a híres borászati központ, Villány felújított pincesorral és kerékpárúttal várja a turistákat és a borok szerelmeseit egyaránt.

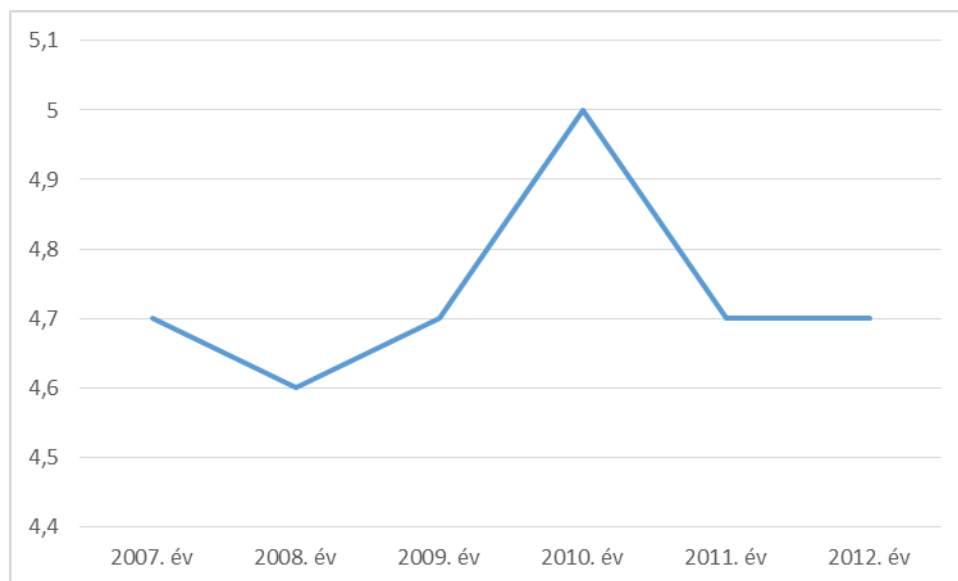
Siklós nevezetessége a Garai-vár, ahol a híres hazai filmet, a Tenkes kapitányát forgatták. A vár mellett található a dzsámi, valamint a szerb templom. A közeli Harkány a térség egyik turisztikai központja a gyógyforrásának köszönhetően, ahol rendkívül színvonalas gyógy- és strandfürdő, valamint szálloda és panzió várja a pihenni vágyókat.

### Kerékpárral Pécssett

A KSH adatai szerint a Baranya megyében található bicikliutak alig több mint 7 százaléka található Pécssett, az elmúlt években jelentősebb önkormányzati finanszírozottságú úthálózat-bővítésre nem került sor.



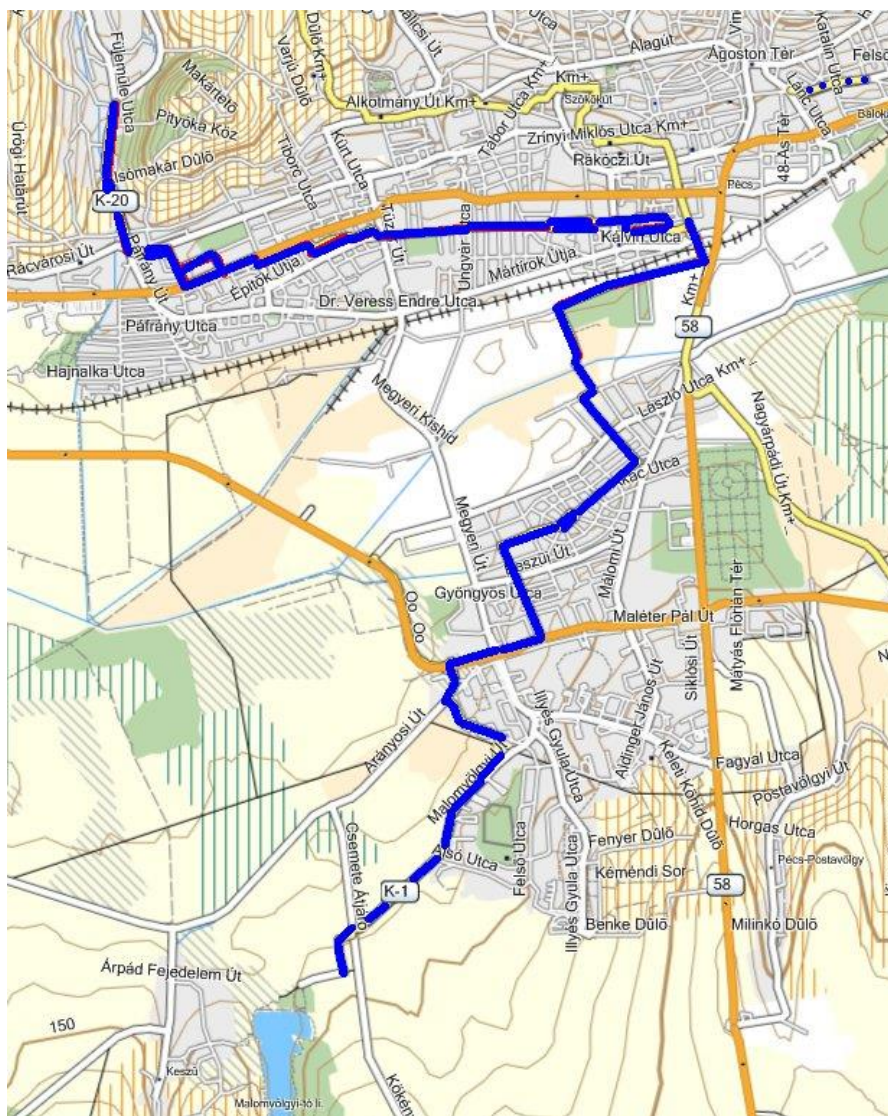
12. ábra: A Baranya megyében található kerékpárutak, és az ezekből Pécsen megtalálhatóak aránya (2012)  
(forrás: ksh)



13. ábra: A Pécsen található kerékpárutak hosszának alakulása (km)  
(forrás:ksh)

### A pécsi kerékpárút-hálózat fejlődése:

Pécsett, már az 1980-as években elkészült az első városi kerékpárút Kertvárostól a Malomvölgyi tavakig. Mivel a kerékpár ebben az időszakban főként szabadidős tevékenységnek számított, ezért a városvezetés a további években nem tervezett jelentős beruházásokat a kerékpárutak számának növelésére. A 90-es évektől növekedni kezdett a kerékpárral közlekedők aránya a városban, ezáltal szükségsszerűvé vált a kerékpáros közlekedést támogató fejlesztések megkezdése városszerte. 1994-ben a Pécsi Túrakerékpáros Klub közvélemény-kutatása alapján a Belváros- Kertváros közötti kerékpáros közlekedés megvalósítására volt a legnagyobb igény, amit 1996-ban a Verseny utca és Kertváros közötti kerékpárút átadása követett. Ezt követően jött létre az uránvárosi kerékpárút, amelyre közel 20 évet kellett várni, bár jelentős probléma volt a két szakasz összeköttetésének hiánya.



14. ábra: Kertvárost a Belvárossal összekötő, valamint az Uránvárosban átadott kerékpárút nyomvonala (forrás: Kerékváros)

2008-tól megkezdődött Pécs Európa Kulturális fővárosa projekt, amely kapcsán több köztér kialakítása során megszűntek már korábban létrejövő kerékpárút-szakaszok. A kerékpározás fellendülése a Pécs utcáit reggel tömegesen előzőnlő kerékpárosoknak, jórészt külföldi egyetemistáknak köszönhető, akik a pécsi gazdasági élet húzóágazatát jelentik. Az élhető és vonzó város kritériumai közé tartozik ugyanis a kerékpáros közlekedés lehetősége is, ez egy olyan városfejlesztési terület, amibe érdemes befektetni. A folyamat 2011-ben kezdődött, amikor a pécsi kerékpárosok leteheték a javaslatukat az önkormányzat felé egy nyugat-kelet irányú – az egyetemi létesítményeket összekötő, innét a név – „Egyetemváros kerékpárút” – javasolt nyomvonalára. Ennek a felhasználásával készült 2012-ben a Dél-Dunántúli Operatív Program 5.1 pályázati anyag. Az utóbbi évek legnagyobb szabású beruházása a Pécsi Tudományegyetem Ifjúság úti tömbje és a Zsolnay-negyed között vezető városi kerékpárút létrehozása. A 3,2 kilométeres szakaszból 1,05 kilométer új szakasz épült, a meglévő szakaszra főként Pécs belvárosában megjelentek a kerékpáros piktogramok, sárga felfestések és a “kerékpáros nyom” festéseket követve már be is lehet jutni a belvárosba a Búza tér felől is. A teljes szakasz várhatóan 2014 tavaszára készül el, ezzel a szakasszal pedig Pécs teljes kelet-nyugati irányban rendelkezni fog kerékpárúttal. További pozitív előrelépés, hogy 2013 őszétől Pécs belvárosában sebességkorlátozást vezettek be, hiszen a városon keresztülhaladó kerékpárosok biztonsága érdekében.



15. ábra: Sebességkorlátozás a belvárosban



16. ábra: K-NY irányú kerékpárút nyomvonala Pécsen (2014 tavasz)<sup>2</sup>



17. ábra: Kerékpárút Pécsen a Mária utcában

<sup>2</sup> <http://www.bama.hu/baranya/kozelet/pecsi-kerekparut-mi-sem-tortent-514067>





18. ábra: Kerékpáros táblák Pécsen a K-NY kerékpárúton



19. ábra: Kerékpárút Pécsen a Mária utcában



20. ábra: Ifjúság úti járda és kerékpárút egymás mellett



21. ábra: Kerékpárút Pécs belvárosában az Alsóhavi úton



22. ábra: Pécs, Király utca – Felsőmalom u. kereszteződése

#### **A bővülő kerékpárút hálózat hatása:**

A fejlesztések pozitív hatása, hogy egy kerékpáros-barát városnak híre megy. Oda érdemes elmenni. Ott jó lakni. Ott jó egyetemre járni. És jó munkába járni, a városban kerékpárral közlekedni nem csak a Zsolnay negyedig, hanem tovább Meszesre, Rácvárosba és a Mohácsi útra is – kerékpárral.

### **3.5. Kerékpár és Turizmus a Baranya háromszögben**

#### ***Baranya háromszög természetföldrajzi és történelmi értelmezésben***

A **Drávaköz** a Dráva és a Duna közötti területnek elsősorban a tudományos irodalomban használt megnevezése. Egyéb elnevezései: Drávaszög, Drávazug, Baranyai Hegyalja. Az egykori Magyar Királyságban Dél-Baranya vagy Alsó-Baranya néven is emlegették, mivel a terület a történelmi Baranya vármegye déli részét alkotta. Ma nagyrészt Horvátország északkeleti régióját képezi, egy kisebb területe pedig Magyarországhoz tartozik (Béda-Karapanca).

A Drávaszög kifejezést ma már főleg a horvátországi terület megnevezésére alkalmazzák, amelyet a Duna-Dráva és a magyar-horvát államhatár ölel át.

Tehát a Drávaszög és a Drávaköz ma nem teljesen azonos fogalom! Ez a terület ezen kívül **Baranya-háromszög** néven is ismert, Horvátországban pedig egyszerűen csak a Baranya (Baranja) névvel jelölik<sup>3</sup>.



23. ábra Baranya vármegye felosztása

(Forrás: <http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:BARANYA.png>)

Baranya vármegye, hasonlóan a keleti szomszédjához, Bács-Bodrog vármegyéhez, egyike volt a legrégebben alapított magyar királyi vármegyéknek. A 16. században az Oszmán Birodalom elfoglalta a vármegyét és megalapította a Mohácsi szandzsákot, ami egy török közigazgatási egység volt. A 17. században Baranya vármegye területét bekebelezte a Habsburg Birodalom, majd visszakerült a Magyar Királysághoz. 1918-ban a vármegyét elfoglalták a szerb csapatok, és egy időre a Szerb–Horvát–Szlovén Királyságirányítása alá vonták (ld még: Baranya–bajai Szerb–Magyar Köztársaság). Az 1920-as trianoni békeszerződés Baranya vármegye nagyobbik részét meghagyta Magyarországnak, kisebb, délkeleti részét pedig Jugoszláviának ítélte. 1941-1945 között a vármegye területe kiegészült az elszakított résszel ("Baranyai Háromszög"), ám a világháború után Jugoszlávia visszaszerezte a területet. 1991-ben Horvátország függetlenné vált, azóta a délkeleti, elszakított rész Horvátországhoz tartozik.

Az 1991-es népszámláláskor az 54,1 ezer lakos 25,5 %-a szerb<sup>4</sup>. Jelentősebb magyarlakta települések: Baranyavár, Csúza, Hercegszöllős, Karancs, Kopács, Kő, Laskó, Pélmonostor, Sepse, Várdaróc és Vörösmart<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Forrás: <http://hu.wikipedia.org/wiki/Dr%C3%A1vak%C3%B6z>

<sup>4</sup> Forrás: <http://terkepek.adatbank.transindex.ro/belso.php?nev=181>

<sup>5</sup> Forrás: <http://hatartalan.net/index.php/horvatorszag>

## ***Baranya háromszög, mint kerékpáros turisztikai célpont<sup>6</sup>***

“A Drávával és a Dunával karéjzott, a horvát-magyar államhatár által felosztott, a keletről a lápvidék által megigézett, a dél és délnyugat felől a folyóágak által védelmezett, majd az észak és északnyugat felől a kapocsként szolgáló borutak és ösvények irányában nyitott Baranya továbbra is elzárt és egyben titokzatosabb, mint valaha.” Dario Topić

Annak a magyarázata, hogy Baranya hogyan is tudta megőrizni napjainkig különlegességét, talán abban keresendő, hogy az itteni emberek féltőn óvják és vésik emlékezetükbe azokat a történeteket, melyek még saját családjuknál is ősbibek, a történeteket az életről és a túlélésről, a szeretetről és a halálról, a borokról, az erős paprikáról, a különleges halászatról, a lakodalmakról.

Ennek a még mindig eleven néprajzi bűvöletnek köszönhetően oly vonzó Baranya, ám bájait soha sem tárja fel egészen. Baranyán keresztül vezetett az a fontos út, amely Mursát (Eszék) és Sopianaet (Pécs), a nagyobb városi településeket kötötte össze.

**Az alábbiakban bemutatjuk a terület nevezetesebb településeit, természeti és kulturális értékeit, melyek a kerékpáros turizmus szempontjából kiemelkedő fontosságúak.**

### **KOPÁCSI-RÉT**

A Kopácsi-rét nemzetközi jelentőségét a Nemzetközi jelentőségű vadzizek jegyzékére (List of Wetlands of International Importance) 1993-ben történt felvételével, a Nemzetközi jelentőségű vadzizekről szóló egyezményrel összhangban, különösképpen, mint a gázlómadarak kiemelt élőhelyeit magában foglaló területet ismerték el.

A Kopácsi-rét a Duna jobb partjának, a Horvátország északkeleti részének a Dráva és a Duna által határolt sarkában kialakult ártéri területe. Európa egyik legnagyobb fluviális-mocsaras síkvidéke. Az áradások intenzitásától függ a terület egészének a kinézete, így az ártér száraz és éppen víz alatt álló részei az ideérkezett víz mennyiségének függvényében változtatják formájukat és funkciójukat. Legnagyobb tava a Kopácsi-tó, legmélyebbike pedig a Sakadaško-tó. A tavakat egymás között természetes kanálisok kötik össze a Dunával és a Drávával.

A Kopácsi-rét Természetpark összetett ökológiai rendszer, amely számos értékes, ritka és veszélyeztetett növény- és állatfajból, valamint néhány egyedülálló ökológiai jelenségből áll. Közülük gyakran esik említés a rétisasról vagy a ritka fekete gólyáról, ám vannak itt más kuriózumok is. A tágabb közvélemény előtt még kevésbé ismert, hogy Baranya a Kopácsi-rét határain túl is bővelkedik különféle ritka fajokban, ökológiai jelenségekben, sőt fosszilis lelőhelyekben is, melyek együttesen hatalmas értéket képviselnek a terület természeti örökségén belül.

---

<sup>6</sup> Forrás: <http://business.croatia.hr/Documents/901/A-fantasztikus-Baranya-HU.pdf>

A Duna és a Dráva torkolatánál fekvő Kopácsi-rét Európa egyik legjobban megőrzött ártere, s egyben természetparki védettséget élvez. A növényvilág változatos fajtái jellemzik, úgymint: erdők, füves területek, valamint mocsár- és vízi növényzet. Területének nagyobb részét fehér fűzliget erdők borítják, valamelyest magasabban fekvő részein fehér fűzfa és fekete nyárfa erdők telepedtek meg, míg az ennél is magasabban fekvő részekeken tölgyesek tanyáznak. Az árteren belüli vízterületeket vízlencsék, békaszóllók, süllőhínárok, tavirózsák és tündérfátylak borítják. Az időlegesen víz alatt álló területeken a legelterjedtebbek a nádasok és a magas sásközösségek, melyek jellegzetes ártéri benyomást keltenek. A Kopácsi-rét egyben jelentős idegenforgalmi célpont, főképp pihenőhely, illetve kedvelt sport-rekreációs- célpont, továbbá attraktív csónakázóhely. Nagy népszerűségnek örvend a Kopácsi-tavon élő madarak megfigyelése és fotózása. Különlegesség számba mennek a nagy kárókatona, mely madárpopuláció fennmaradása kizárólag a halállomány gazdagságán és minőségén múlik, lévén egy felnőtt egyed naponta több kiló halat is elfogyaszt.

#### PÉLMONOSTOR

Baranya egyetlen városa és egyben közigazgatási központja. A Baranyai-hegydélnyugati lankáin telepedett meg, majd pont félúton dél felől Eszék és észak felől a magyarországi Mohács között. A város neve még a középkorból ered. 1227-ben Moys de Daro magyar nádor a Pél településen lévő birtokán építtetett egy monostort. Ezért nevezték el a helyet Pélmonostornak, amit a szláv lakosság Beli Manastir-ként vett át.

#### BELLYE

A Bellyében lévő vadászkastély sem történetileg, sem építészeti szempontból nincs még teljes körűen feltárva. Mindenalószínűség szerint Johann Lucas Hildebrandt osztrák építész tervei szerint készült, kinek nevéhez a bécsi Belvedere-kastély is kötődik.

Baranya legnagyobb birtokát 1698-ban Savoyai Jenő herceg, hadvezér és államférfi, 1697-től az osztrák hadsereg főparancsnoka, majd a bécsi Udvari háborús tanács elnöke kapta meg. A hús település közül, melyek Savoyai baranyai uradalmát alkották, Bellyét nevezték ki központnak. AXVIII. század elején itt építettek egy kora barokk stílusú négyszárnyú kastélyt, sáncokkal és négyszögletes belső udvarral. A bellyei uradalmon belül koncentrálódott a horvát Baranya fő része, a Duna-mentén a Kiskőszegtől Kopácsig, illetve a Báni-hegytől nyugatra és északra esőtelepülésekig (Baranyaszentistván, Pélmonostor, Baranyavár, Baranyabán, Baranyakisfalud, Dályok, Izsép, stb.) terjedő terület.

#### IZSÉP

Az Izsépnél, a régi Duna meder közelében lévő monumentális barokk stílusú Szent Péter és Pál-templomot Savoyai Jenő herceg a törökök felett aratott diadalsorozatának (Zenta 1697, Pétervárad 1716, Belgrád 1718) utolsó győzelme után építtette. A különlegességét annak köszönhető Szent Péter és Pál-templom, hogy torony híján maradt, már évszázadok óta generál különféle legendákat a nép körében.

Az izségi Holt-Duna ág, avagy helytelen nevén, a Puškaš, lévén az izségi Holt-Duna ág egy része melletti birtokot hívják így, mint egy 10 km hosszú. 150 évvel ezelőtt jött létre, amikor az osztrák-magyar államapparátus a Duna szabályozása mellett döntött. Partjait nádasok, sások és vízi növényzet nőtte be, s ezért ideális fészekrakó helye a gázlómadaraknak, valamint különféle halfajok ívóhelye, melyek itt ideális feltételeket találnak a fejlődéshez és a szaporodáshoz.

A Duna-menti és a Dráva-menti Šokadija falvaiban a mai napig fennmaradtak azok a régi farsangi szokások, melyek alkalmával álarcos busók járják az utcákat és térnek be a házakba. Szokás szerint a leglátványosabb a petárdai busójárás, a „petaračkebuše. Feltűnnek a busók Dályokon, Izsépen és Hercegmárokon is, a busójárás-sorozat Darázson zárul.

#### DÁRDA

A másik nagy Habsburg-korabeli baranyai uradalom Dárda környékén volt, első tulajdonosa egy másik nevezetes hadvezér, Friedrich von Veterani volt. Ehhez az uradalomhoz Dárdán kívül még húsz egynéhány település tartozott, melyek közül napjaink horvát Baranyájához tartozik Petárda, Kácsfalu, Bolmány, Karancs és más helyek. Az uradalmat 1749-ben a nevezetes Esterházy-Zólyomi nemesi család vásárolta meg, amely egészen 1842-ig birtokolta. Dárdában 1800 körül épült meg a háromszárnyú klasszicistakastély.

#### KISKŐSZEG

Antun Augustinčić szobrász 1947-ben készült Győzelem című műve az 1944-es kiskőszegi csatának állít emléket. A kiskőszegi csatában a szovjet Vörös Hadsereg és a Tito-féle Hadsereg felszabadította Baranyát a német megszállás alól.

Az emlékmű s az emlékkomplexum azon hősi csata helyszínét jelzi, melyben 1944. november 11. és 30. között a szovjet Vörös Hadsereg és a Jugoszláv Népfelszabadító Hadsereg csapatai a Dunán átkelve hídfőket állítottak fel, és így szorították ki Baranyából a német okkupációs erőket, s velük együtt a magyar Hadsereg ott megmaradt erőit is. A legvéresebb harcok helyszínén, az ún. „kota 169” helyén a Vörös Hadsereg elesett katonáinak emeltek emlékművet – egy 27 méter magas monumentális obeliszket, melynek tetején a nyolc méter magas, Győzelem nevezetű bronzszobor trónol. Az emlékműnek különleges jelleget kölcsönöz a Vöröshadsereg 1297 katonájának itt található tömegsírja.

#### FŐHERCEGLAK

A Baranyabáni (Popovac) járáshoz tartozó település 9 km-re fekszik északkeletre Pélmonostortól. Környékén őskori és középkori lelőhelyek vannak, míg az 1827-ben épült klasszicista kastély mellett egy XIX. századból származó díszpark található. A kastélyban kaptak helyet a Bellyei mezőgazdasági-ipari termelő szövetkezet értékes, mára már sajnos nagyrészt megsemmisült archívumának még megmaradt darabjai. Főherceglakon van az egykori Bellyei uradalom egykori igazgatóságának elhagyott épülete is.

#### KARANCS

A hely, amely egykoron a dárdai uradalomhoz tartozott, messze földön etno faluként ismert. Jelenleg valamivel több, mint ezer lakosa van.

Az utóbbi időben mágnesként vonzza a külföldi és belföldi turistákat, akik örömeiket lelik a gazdag gasztronómiai és turisztikai kínálatban. Területének egyharmadát szőlőskertek és erdők borították, a helyiek remek bort termeltek. Napjainkban is sikeresen ápolják ennek hagyományát.

## 4. SWOT

### 4.1. Kerékpárturizmus Baranyában

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ideális természeti adottságok, a kerékpározásnak kedvező alacsony szintkülönbségek</li> <li>Változatos szépségű táj, vidékies jelleg</li> <li>Sok helyen még érintetlen természeti környezet</li> <li>Sokszínű, fajokban gazdag növény- és állatvilág</li> <li>Termálvizek, folyók, tavak jelenléte</li> <li>Tradicionális, aprófalvas településjelleg</li> <li>Történelmi városok közelsége (Pécs, Mohács)</li> <li>Sokrétű kulturális örökségek (Ókeresztény Sírkamrák)</li> <li>Gazdag népi kultúra, etnikai sokszínűség</li> <li>Dinamikusan fejlődő gazdaság</li> <li>Kereslet a kerékpárok és a hozzá kapcsolódó termékek, szolgáltatások iránt</li> <li>A helyi lakosság nyitottsága a kerékpáros szemléletre</li> <li>Határon átnyúló együttműködések</li> <li>Meglévő gazdasági és turisztikai kapcsolatok</li> <li>Források és fejlesztések a megyében</li> <li>A fejlesztésért felelős intézmények nyitott, kezdeményező hozzáállása</li> <li>Nyitottság a régió belüli és az országos szinten koordinált, közös megoldásokra (három dél-dunántúli régióba tartozó megye szervezetei regionális szövetséget alkotnak)</li> <li>A nemzetközi turisztikai és életmód trendek figyelembevételével megvalósuló beavatkozások</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A természeti értékek alacsony szintű feltártsága, gyenge promóciója</li> <li>Nagyarányú gondozatlan és sérült területek</li> <li>Bizonyos területeken a nagytáblás szántóföldek túlsúlya</li> <li>Sok helyen leromlott állapotú települési környezet</li> <li>Kevésbé élénk kulturális élet a falvakban</li> <li>Kerékpárosok gyenge elfogadottsága a falusi településeken</li> <li>A lakosság autós és kerékpáros közlekedési kultúrája nem megfelelő</li> <li>A kisgyermekkorú és iskolai KRESZ alapelvek és szemléletformálás hiánya</li> <li>A vállalkozások (vendéglátók, szolgáltatók) körében a kerékpározás területén alkalmazható lehetőségek ismeretének hiánya</li> <li>A vállalkozások (vendéglátók, szolgáltatók) munkatársainak hiányos nyelvtudása, egyéb kommunikációs készségek gyengesége</li> <li>A megyében jelen lévő kezdeményezések elszigeteltsége, a témában érdekeltek összefogásának hiánya</li> <li>Helyi, térségi önerő hiánya</li> <li>A megvalósult fejlesztések egysége gyenge</li> <li>A fejlesztések többsége csak lokális szempontból orientált, a térségi szemlélet és összefogás hiányzik</li> <li>A kerékpározás fejlesztésében érintett szervezetek és intézmények közötti gyenge együttműködés</li> <li>Hiányos érdekelismerés, feladatdefiniálás</li> </ul>



Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Számos kerékpáros egyesület, szervezet, klub működése a megyében</li> <li>• Kerékpárút hálózatok jelenléte a térségben</li> <li>• Jelentős mellékúthálózat, nagyszámú kerékpározásra alkalmas kiserőút</li> <li>• A nemzetközi kerékpáros főútvonal, az EuroVelo hálózat több megyét is érintő szakasza</li> <li>• A Mecsek Turistatérképein is szereplő, kerékpározható erdei utak jelenléte</li> <li>• Kerékpározásra is használható erdészeti magánutak a Mecsekben és a Zselicben</li> <li>• A folyók árvízvédelmi töltésein a kerékpározás nem korlátozott</li> <li>• Igen gazdag és változatos kerékpártúra kínálat (Kastélytúra, Háromfolyó-kerékpártúra, Borút kerékpártúra)</li> <li>• A kerékpározás fontos eleme a környezetvédelem, ezáltal a környezettudatos életmódra szoktatás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Az együttműködéshez (fejlesztés, tervezés, üzemeltetés, elosztás, innováció terjedés) szükséges szemlélet és készségek hiánya</li> <li>• A kerékpáros szervezetek, kapcsolódó igazgatási, irányítási és intermedier turisztikai szervezetek körében a piacorientált stratégiai gondolkodás (marketingszemlélet) hiánya</li> <li>• A meglévő kerékpáros sport vagy civil szervezetek közötti gyenge együttműködés</li> <li>• Gyenge, kialakulatlan civil szféra</li> <li>• Összehangolt promóciós tevékenység hiányos (kiadványok, térképek, túraajánlatok)</li> <li>• A szakképzett túravezetők hiánya, képzésük nem megoldott</li> <li>• A meglévő kerékpárút hálózat mennyiségi és minőségi szempontból is hiányos (rövid, széttöredezett, nem összefüggő úthálózat)</li> <li>• Információszolgáltatás teljes hiánya</li> <li>• A kerékpározáshoz kapcsolódó szolgáltatások mennyiségi és minőségi hiányossága</li> <li>• Kerékpározható kiserőút utak rossz minősége</li> <li>• Kombinált közlekedési lehetőségek hiánya, korlátossága</li> <li>• A biztonságos közlekedés és tárolás feltételei nem adottak</li> <li>• Kerékpárutak fenntartása nem megoldott</li> <li>• Kevés határátkelőhely</li> <li>• A régió sok területe nehezen megközelíthető</li> <li>• A helyi önkormányzatok korlátozott anyagi teherbíró képessége, melyben nem elsődleges fontosságú tényező a kerékpárutak építése</li> <li>• A kerékpáros turizmusból származó bevételek nem arányosak a beruházás nagyságrendjével</li> </ul>

Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros Eurorégió megteremtése</li> <li>• Erősödő együttműködések a szomszédos hazai és határon túli régiókkal egyaránt</li> <li>• Határon átnyúló tematikus útvonalak fejlesztése</li> <li>• A Balatonhoz való sikeres kapcsolódás lehetősége</li> <li>• Megélénkülő nemzetközi érdeklődés Magyarország iránt</li> <li>• A nyugati turisztikai piacon fokozódó kereslet megteremtése a falusi turizmus iránt</li> <li>• Turisztikai kereslet megteremtése a különböző kerékpáros régió „termékei (tematikus utak, programok) iránt</li> <li>• Integrált, határon átnyúló idegenforgalmi kínálat megteremtése</li> <li>• Növekvő kereslet a jó minőségű kerékpárok és felszerelések megvásárlására</li> <li>• Fosszilis üzemanyagok árának folyamatos emelkedése, ezáltal a megújuló energiaforrások előtérbe helyezése</li> <li>• Gazdasági növekedés, mely növekvő kerékpározásra fordítható forrásokat tesz lehetővé</li> <li>• A kerékpározás népszerűségének további növelése</li> <li>• Egészséges életmódra nevelés, ezáltal környezetvédelmi és természetvédelmi szemlélet kialakítása</li> <li>• Az autó centrikus gondolkodásmód megváltoztatása, főleg a fiatalok körében</li> <li>• A kerékpáros turizmus színvonalának emelése, a vendégforgalom és a bevétel növekedés, a szezonáltság csökkentése, munkahelyteremtés</li> <li>• Helyi vállalkozók és önkormányzatok bevonása</li> <li>• Fenntartható turizmusfejlesztés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Mecsekben komoly meredekségű a hegyi útszakaszai kevésbé vonzóak a kerékpározók számára</li> <li>• Együttműködés helyett konkurens viszony erősödése a szomszédos megyékkel, régiókkal és határon túli területekkel szemben</li> <li>• Nem egységes régió</li> <li>• A falusi területek egyre súlyosbodó gazdasági és társadalmi hanyatlása</li> <li>• Az Európában kialakul árverseny előnyének elvesztése megyei és országos szinten</li> <li>• A megye gazdaságának olyan arányú növekedése és olyan irányba fejlődése, amely rontja annak vonzerejét a kerékpározók szempontjából</li> <li>• A motorizáció fokozódása</li> <li>• A helyi vállalkozók nem ismerik fel saját érdekeiket a kerékpározás témakörében, így kihasználatlanul hagyva a lehetőségeket</li> <li>• A kerékpáros kultúra túlzottan „agresszív” népszerűsítése ellenérzéseket vált ki a helyi lakosságból</li> <li>• Az egészséges életmód trend visszaszorulása</li> <li>• Autó, mint státuszszimbólum erősödése Magyarországon</li> <li>• Az autósok közlekedési kultúrájának fennmaradása</li> <li>• Az autósok kerékpárosokkal szembeni negatív attitűdjének fennmaradása</li> <li>• A kerékpáros turizmusból származó bevételek nem arányosak a beruházás nagyságrendjével, így a helybeliek vállalozási kedve nem erősödik</li> <li>• A szervezeti háttér individualizált, nem alakul ki együttműködés, nem lesznek közösek a célok</li> <li>• A gépjármű forgalom és a kerékpáros közlekedés szétválasztása nehezen kivitelezhető</li> </ul>

Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpáros turizmus, mint országos szintű idegenforgalmi bevétel</li> <li>• A kerékpárturizmus regionális és határon átnyúló menedzsmentjének kialakítása, az ehhez szükséges humánerőforrás megteremtése</li> <li>• A kerékpáros közlekedés biztonságosabbá tétele</li> <li>• Jól működő szolgáltatói háttér, információs rendszer létrehozása</li> <li>• Horvátországgal közös termékek és szolgáltatások kifejlesztése, ezzel elősegítve a szomszédos országokkal kialakult jó kapcsolatokat</li> <li>• A kerékpáros turizmus segítséget nyújt az ismeretlenebb desztinációk megközelítésében</li> </ul>	

#### 4.2. Kerékpáros turizmus Pécssett

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kiemelkedően kedvező klimatikus viszonyok a város területén</li> <li>• A tiszta levegő a még ma is jelentősen város határában lévő erdőszült területeknek köszönhetően</li> <li>• Természeti értékek jelenléte a városban, illetve annak közvetlen szomszédságában (Jakab-hegy, Tubes, Misina, Malomvölgyi-tó)</li> <li>• Kerékpározásnak kedvező adottságú táj (sík, lankás és meredek területek egyaránt megtalálhatóak a város területén)</li> <li>• Kulturális örökségek jelenléte (Ókeresztény sírkamrák, Barbakán, Pécsi Szent Péter és Szent Pál Székesegyház, Gázi Kászim pasa dzsámija)</li> <li>• A Pécsi Tudományegyetem (PTE) hazánk egyik legnagyobb hallgatói létszámmal (26 000 diák, több mint 1700 külföldi hallgató) rendelkező felsőoktatási intézmény</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A természeti értékek gyakran elhanyagoltak, megközelíthetőségük kerékpárral nem megoldott (TV-torony)</li> <li>• A város egyes részein rossz állapotú települési környezet, nem megfelelő közbiztonság</li> <li>• A lakosság autós közlekedési kultúrája nem kedvező a kerékpárral közlekedőkre nézve</li> <li>• A kisgyermekkorú és iskolai KRESZ alapelvek és szemléletformálás hiánya</li> <li>• A megfelelő a színvonalú szálláshelyek hiánya a városban</li> <li>• A helyi vállalkozások (vendéglátók, szolgáltatók) munkatársainak hiányos nyelvtudása</li> <li>• A helyi vállalkozások (vendéglátók, szolgáltatók) körében a kerékpározás területén alkalmazható lehetőségek ismeretének hiánya</li> </ul>

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A PTE-nek köszönhetően pezsgő egyetemi élet</li> <li>• Hosszú idő óta működő kerékpáros szervezetek, egyesületek, klubok jelenléte</li> <li>• A kerékpáros rendezvények népszerűsége (pl.: autómentes nap, Föld napja)</li> <li>• A tavasztól ősziig tartó időszakban minden hétvégén nyilvánosan meghirdetett ingyenes kerékpáros programok megléte</li> <li>• Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub által szerkesztett és terjesztett ingyenes újság, a Kerékváros népszerűsége</li> <li>• Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub által szerkesztett honlap jelenléte a világhálón</li> <li>• Források és fejlesztések nagy száma a városban</li> <li>• Dinamikusan fejlődő gazdasági élet</li> <li>• Kereslet a kerékpárok és a hozzá kapcsolódó termékek, szolgáltatások iránt főleg a fiatalok körében</li> <li>• A város lakossága nyitott a kerékpáros szemléletre</li> <li>• A fejlesztésért felelős intézmények, hozzáállása kezdeményező, nyitott más szervezetek irányába</li> <li>• A város könnyedén megközelíthető közúton (M6-os autópálya és M60-as autóút) és vasúton egyaránt</li> <li>• Kerékpárút-hálózatok jelenléte Pécsen</li> <li>• Pécs nagy kerékpáros múlttal rendelkezik, elterjedt ez a közlekedési forma</li> <li>• A kerékpározáshoz szorosan kapcsolódik a környezettudatos életmód is</li> <li>• Kiváló kapcsolatot ápol horvát testvérvárosával, Eszékkal</li> <li>• Pécs hírneve a külföldiek körében (egyrészt a PTE Általános Orvosi Karának, másrészt a 2010-es Európa Kulturális Főváros címnek köszönhetően)</li> <li>• A kerékpár közlekedési és sporteszköz egyben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Az idegen nyelvű feliratok, tájékoztatók hiánya a város területén</li> <li>• A térségben hiányoznak a tőkeerős befektetők, a helyi önerő</li> <li>• A Pécsen jelenleg fellelhető kerékpáros szolgáltatások száma alacsony, színvonaluk nem megfelelő</li> <li>• Kevés tárolókapacitás a belváros területén</li> <li>• Nem megfelelő a tárolók védeltsége, némely közterületen nem elegendő a kerékpárok lezárása sem</li> <li>• A város egyes pontjain a kerékpárutak teljes hiánya, minőségük kifogásolható</li> <li>• A nagy forgalmú utak mentén nem biztonság és nem egészséges a kerékpározás</li> <li>• A városban jelenlevő kerékpáros szervezetek, egyesületek között az összefogás gyenge</li> <li>• Sokszor hiányos érdekelismerés, valamint az együttműködéshez szükséges szemlélet</li> <li>• A városi kerékpározás népszerűsítéséhez szükséges egységes arculata hiánya</li> <li>• A helyi kerékpáros szervezeteknél hiányzik a piacorientált stratégia</li> <li>• A helyi kerékpáros szervezetek esetében nem megfelelő és nem elegendő a marketing, az összehangolt promóciós tevékenység a városon belül hiányos</li> <li>• Szakképzett túravezetők hiánya, képzésük nem megfelelő</li> <li>• A pécsi kerékpározáshoz köthető civil szféra gyenge</li> <li>• A meglévő kerékpárutak fenntartása nem megoldott</li> </ul>

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>A kerékpáros közlekedés tiszta és csendes, így kevésbé zavaró a városi lakosságra nézve</li> </ul>	

Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>A Pécsen jelenleg kisebbségben lévő kerékpárosok érdekvédelmének megteremtése és annak fenntartása</li> <li>A kerékpárosok, mint a közlekedés egyenrangú résztvevői célkitűzés elérése és állandósítása a pécsi lakosság körében</li> <li>A kerékpáros turizmus fejlődése érdekében egységes a kerékpár hálózat kiépítése</li> <li>A város nemzetközi ismeretségének további növelése</li> <li>Tovább erősödő horvát magyar kapcsolatokat</li> <li>A kerékpáros balesetek számának csökkentése</li> <li>A lakosság körében a kerékpározást, mint természetbarát közlekedési módot még jobban elterjeszteni</li> <li>A helyi turizmussal foglalkozó szervezetek, vállalkozások versenyképességének növelése</li> <li>A pécsi gazdasági szereplők a projekt kapcsán létrejövő egységes kerékpárút segítségével aktív kapcsolatot létesíthetnek a határ túloldalán lévő szervezetekkel, vállalkozókkal</li> <li>A munkanélküliek számának csökkentése</li> <li>Mobiltelefonon keresztül is elérhető digitális kerékpártérkép készítése</li> <li>Megfelelő humán-erőforrás (túravezetők) képzése, ezzel az oktatás fellendítése</li> <li>Több száz kerékpártámasz kihelyezése Pécs különböző pontjain</li> <li>A kerékpározással foglalkozó szervezetek, egyesületek munkájának megismertetése különböző workshopok, tréningek, marketing tevékenységek segítségével</li> <li>A városi lakosság napi szintű migrációjának könnyebbé válása</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Az autósok közlekedési kultúrájának, ezzel együtt az autósok a kerékpárosokkal szembeni negatív attitűdjének fennmaradása, erősödése</li> <li>Lakossági ellenállás a projekt kapcsán, negatív közvélemény</li> <li>A kerékpáros kultúra túlzottan „agresszív” népszerűsítése ellenérzéseket vált ki a helyi lakosságból</li> <li>A megfelelő színvonalú kerékpáros infrastruktúra hiánya a balesetek számának növekedését eredményezheti</li> <li>A kiépített kerékpárút fenntartási költségei a vártnál nagyobbak lesznek, így ez külön terhet ró a fenntartásért felelős önkormányzatra</li> <li>A kijelölt kerékpár utak és gyalogos járdák keresztezése a két közlekedési fél konfliktusát eredményezheti</li> <li>A kijelölt kerékpár utak és főutak keresztezése a két közlekedési fél konfliktusát tovább növelheti</li> <li>A kerékpárutak és a főútvonalak nem megfelelően elkülönített kialakításra a kerékpározás iránti kedv csökkenését eredményezheti</li> <li>A kerékpárút építése és a fenntartása során megbolydul a környezeti flóra és fauna</li> <li>A város levegője a túlzott iparosítás és lakossági szennyeződések kibocsátása következtében romlik</li> <li>A humán-erőforrás fejlesztése, túl sok ember képzése révén elhelyezkedési nehézségek alakulhatnak ki</li> </ul>

Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpáros turizmus turisztikai árbevételének növelése</li> <li>• Új vállalkozások alakulása a kerékpáros turizmushoz kapcsolódóan, ezzel együtt munkahelyteremtés a helyi lakosság számára</li> <li>• A Pécsre érkező turisták pénzköltésének hozzájárulása a város turisztikai bevételeinek növekedéséhez</li> <li>• A környezetszennyezés elleni küzdelem elősegítése a kerékpáros közlekedés népszerűsítésével együtt</li> <li>• A betegségek megelőzésében nagy szerepet játszó rendszeres testmozgás népszerűsítése a kerékpáros közlekedés segítségével</li> <li>• Városon belül rövidebb útvonalon a kerékpár esetenként gyorsabb, mint a személygépkocsi vagy akár a tömegközlekedés</li> <li>• A kerékpár jóval kisebb helyigénye elősegíti a belvárosi zsúfoltság mérséklése</li> <li>• Vonzó a kisebb utazási költség, hiszen a kerékpár a gyaloglásnál nagyobb mobilitást biztosít és olcsóbb akár a tömegközlekedésnél, akár a személygépjármű használatnál</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpáros turizmusból származó bevételek nem arányosak a beruházás nagyságrendjével, így a helybeliek vállalászási kedve nem erősödik</li> <li>• A kerékpározáshoz kapcsolódó szervezetek közötti nem alakul ki megfelelő együttműködés, nem lesznek egységes, közös célok</li> <li>• A kerékpározás iránti érdeklődés a tömegközlekedés visszaszorulását, drágulását eredményezheti, mely a dolgozók, illetve a kerékpározni nem tudók (idősek, kismamák) érdekeit sérthetik</li> <li>• A vártnál kisebb lesz a turisztikai érdeklődés Pécs iránt</li> <li>• Az Európa Kulturális Fővárosa program hosszú távra tervezett, kedvező hatásai a vártnál hamarabb elmúlnak</li> </ul>

#### 4.3. Kerékpárturizmus a Baranya háromszögben

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mivel Baranya Horvátország, Magyarország és Szerbia határain fekszik, földrajzi fekvése kiválóan lehetővé teszi mindennemű gazdasági tevékenység fejlődését.</li> <li>• Baranya geostratégiai fekvése lehetőséget nyújt a kerékpáros útvonalak és a kerékpáros turizmus fejlesztésére az ökoturizmus és a vidéki turizmus keretein belül.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baranya kerékpárútvjai részben burkoltak, de nagyobb részben nem. Ez nehézségeket okozhat azoknak a kerékpározóknak, akik gyengébb kerékpár-felszereléssel (vékony gumik, kerékpár- utánfutó) rendelkeznek.</li> <li>• A kerékpárutak és útvonalak csak a főutak mentén vannak megjelölve, a burkolatlan utakon az átlagos készségekkel rendelkező kerékpárosok nehezebben tájékozódhatnak.</li> <li>• Vízszintes biciklijelzés szinte egyáltalán nem létezik itt, kizárólag Bilje falujában és ott sincs rendszeresen karbantartva.</li> </ul>

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kelet-baranyai szálláslehetőségek száma elegendő ahhoz, hogy el tudják látni annak a nagy mennyiségű kerékpárosnak az igényeit, akik a kerékpárútvonalak helyi szakaszain közlekednek.</li> <li>• A kerékpárutak túlnyomó része közlekedési jelekkel és útmutatással vannak ellátva, és a Kopácsi Rét nemzeti parkon keresztül haladnak.</li> <li>• A kerékpárutak részben burkoltak, azok pedig, amelyek nem, olyan természeti tájakon haladnak keresztül, melyek emberi tevékenységek által okozott károktól mentesek.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpáros infrastruktúra kihasználására nincs jelenleg akkora kritikus tömeg, ami jövedelmezővé tenné a befektetést.</li> </ul>

Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baranya gazdaságilag és minden egyéb formában elhanyagolt és a fejlődésben elmaradt nyugati térségének fejlesztése.</li> <li>• Az eltöltött vendégéjszakák, az éttermi és kávézó-i fogyasztások növelése.</li> <li>• Foglalkoztatási lehetőségek a frekventáltan használt útszakaszok mentén újonnan teremtett kerékpáros szolgáltatásokban.</li> <li>• A kerékpározókat és autósokat a közlekedésben irányító vízszintes és függőleges közlekedési jelzések finanszírozási lehetősége.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A Horvát Köztársaság vonatkozó jogszabályai szerint a közúti forgalom által használt felületektől a kerékpáros közlekedés céljára elkülönített út mindig osztozik a motoros gépjárművek számára fenntartott utakon – ezek csupán a nevükben „kerékpáros útvonalaknak”. A „Bicikli utak” létrehozására pedig – ahol nincs alapítványi forrás - jelentős anyagi forrásokat kellene bevonni.</li> <li>• Veszélyt jelent továbbá a biciklizők biztonságára nézve az utak kerékpáros szakaszainak karbantartási hiánya is.</li> <li>• A kerékpáros forgalom megnövekedése veszélyeztetheti a helyi lakosokat is, akik még nem szoktak hozzá a közlekedés új résztvevőjéhez térségükben.</li> </ul>

#### 4.4. Kerékpáros turizmus projektszinten

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A projekt által lefedett területének éghajlati viszonyai kiválóan alkalmasak a kerékpározásra</li> <li>• A projekt által érintett terület kiváló földrajzi adottságai a legkülönbözőbb kerékpáros igényeket is kielégíti, hiszen találhatóak kis szintkülönbségek legyőzésével teljesíthető útvonalak</li> <li>• A projekt által érintett terület közelében helyezkedik el (Duna-Dráva Nemzeti Park, Kopácsi rét)</li> <li>• A területet gazdag, változatos népi kultúra jellemzi, mely az itt élő számtalan etnikum együttélésének köszönhetően alakult ki</li> <li>• A területen fellelhető nagyobb városok sokszínű, pezsgő kulturális élettel büszkélkedhetnek (Pécsi Országos Színházi Találkozó, Mohácsi Busójárás)</li> <li>• A nagy városok jelenléte mellett a területre jellemző az aprófalvas településjelleg, mely a kerékpáros turizmushoz köthető falusi turizmusnak kedvez</li> <li>• Az egészségturizmus jelenléte és magas szintű fejlettsége a régióban (Harkány, Siklós)</li> <li>• Nagy számban találhatóak történelmi emlékek a régióban (Pécs, Mohács, Eszék)</li> <li>• A régióban jól fejlett borturizmus működik (Villány, Siklós)</li> <li>• A régió jó megközelíthető közúton (M6 autópálya, M60 autóút) és vasúton egyaránt</li> <li>• A térségben található Magyarország egyik legnagyobb hallgatói létszámát magáénak tudó egyeteme, melynek tanulói közt nagy számban megtalálhatóak a külföldi hallgatók</li> <li>• A Pécsi Tudományegyetem egyben a régió legnagyobb foglalkoztatója is</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kisebb falvakban található utak igen rossz állapotúak, a települések képe sok esetben nagyon leromlott, nem vonzó a turisták számára</li> <li>• Bizonyos területeket nagyfokú monokultúras mezőgazdaság jellemez, mely kevésbé vonzó tájképet mutat</li> <li>• Sérült természeti környezet rehabilitációja nem megoldott</li> <li>• Történelmi emlékek gyakran elhanyagoltak, rossz állapotban vannak</li> <li>• A területen fellelhető természeti és történelmi értékek kevésbé ismertek, a nagyközönséggel való megismertetésükre irányuló törekvések gyengék</li> <li>• A megfelelő minőségű szálláshelyek eloszlása aránytalan a régióban – elsősorban a nagyobb turisztikai attrakciók köré (Harkány, Siklós, Villány) koncentrálódik</li> <li>• A színvonalas szolgáltatások mennyisége alacsony</li> <li>• Nincs a térségben kialakult, egységes turisztikai „csomag”, hiszen a legtöbb esetben nem összehangoltak a meglévő szolgáltatások</li> <li>• A periférikus területek, aprófalvak kulturális élete gyenge</li> <li>• A vendéglátók és más szolgáltatók nyelvismerete sokszor nem megfelelő – kevés az angolul, németül tudó kiszolgáló személyzet</li> <li>• A helyi, térségi fejlesztésekhez gyakran hiányzik az önerő</li> <li>• A fejlesztések között a kerékpárutak építése nem kap kiemelt szerepet</li> <li>• A meglévő kerékpárutak nagyobb része rossz állapotú</li> <li>• A kerékpározásra alkalmas kis forgalmú utak minősége is kifogásolható</li> </ul>



Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A projektben érintett terület annak köszönhetően, hogy két ország (Magyarország, Horvátország) egymással határos területén fekszik, kiváló gazdasági lehetőségeket rejt magában</li> <li>• A két ország, ezen belül is a két testvérváros Eszék és Pécs kiváló kapcsolatot ápol</li> <li>• Számos kerékpározáshoz köthető egyesület, szervezet jelenléte mindkét ország területén</li> <li>• A lakosság nyitottsága és érdeklődése a kerékpározás, illetve az ehhez kapcsolódó termékek és szolgáltatások iránt</li> <li>• A határon átnyúló együttműködések jelenléte, összefogás a közös célok megvalósulása érdekében</li> <li>• Több kerékpárút, valamint kis forgalmú mellékút találhatóak a projekt által érintett területeken</li> <li>• Projekt által érintettek nemzetközi túraútvonalak (Háromfolyó, Drava Bike, Eurovelo)</li> <li>• A két ország közötti határátlépés tényleges eltörlése Horvátország EU csatlakozást (2013. július 1.) követően</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gyakorik az aszfaltburkolat nélküli kerékpárutak is</li> <li>• A kombinált közlekedési lehetőségek korlátozottak</li> <li>• Sok helyen a falvak nehezen megközelíthetőek</li> <li>• A térségben meglévő kerékpárutak fenntartása nem megoldott</li> <li>• A helyi törekvések gyakran elszeparáltak, nem állnak össze térségi törekvéssé</li> <li>• Kevés a jól képzett túravezető, képzésük nem megoldott</li> <li>• A kerékpárutak jelzései sok helyen nem megfelelőek sem mennyiségileg, sem minőségileg</li> <li>• Az autósok kerékpárosokkal kapcsolatos előítéletei</li> <li>• Az autósok és a kerékpárosok között fennálló rossz kapcsolat</li> <li>• A kerékpározás fejlesztésében érintett szervezetek között gyenge az együttműködés, hiányzik az ehhez szükséges szemlélet</li> <li>• A projekt által érintett területeken hiányzik az egységes arculat, a közösen kidolgozott marketingstratégia</li> <li>• Nincs térségi Kerékpáros Konceptió, mely mentén lehetne a jövő kerékpáros fejlesztéseit koordinálni</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tovább erősödik a szomszédos országok közötti együttműködés</li> <li>• Tovább élénkül a nemzetközi érdeklődés hazánkban a Budapesttől, Horvátországban pedig a tengerparttól távoli vidékei iránt is</li> <li>• A projekt segítségével megvalósuló kerékpárút hálózat további fejlesztések ösztönzője lehet a térségben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Együttműködés helyett konkurens viszony erősödése a szomszédos megyékkel, régiókkal és határon túli területekkel szemben</li> <li>• A külföldi turisták érdeklődése nem fordul a régió felé, kevés az igazán nagy tömegeket vonzó turisztikai attrakció</li> <li>• A kerékpárút hálózat megépítését követően várt fejlesztések elmaradnak</li> </ul>

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A kerékpár utak mentén elhelyezkedő települések, aprófalvak jelentősége nő, akár országos szintű ismertségre is szert tehetnek az eddig ismeretlen települések</li> <li>• Növekedhetnek a települések, és ezzel együtt a településen élők bevételei is</li> <li>• A kerékpár utak megépítése növelheti a térség turisztika kihasználtságát</li> <li>• A kerékpárutak által érintet településeken csökkenhet a munkanélküliek aránya</li> <li>• Az érintett terület elérhetősége javul, mely további infrastrukturális fejlődést hozhat magával</li> <li>• Három országot összekötő turistautak jöhetnek létre, melyek elősegítik a „kerékpáros Eurorégió” megvalósulását</li> <li>• A kerékpározás népszerűségének további növelése, ezzel együtt az egészséges életmódra nevelés, a környezetvédelmi és természetvédelmi szemlélet kialakítása a lakosság körében</li> <li>• A lakosság autó centrikus gondolkodásmódjának megváltoztatása</li> <li>• A kerékpáros turizmus színvonalának emelése, a vendégforgalom és bevétel növekedés, szezonáltság csökkentése, munkahelyteremtés a helyi vállalkozók és önkormányzatok bevonása</li> <li>• Fenntartható turizmusfejlesztés</li> <li>• A kerékpáros turizmus, mint országos szintű idegenforgalmi bevétel</li> <li>• Keresletnövekedés a jó minőségű kerékpáros termékek és szolgáltatások iránt, ezzel erősítve a már meglévő vállalkozásokat és újak megjelenését a piacon</li> <li>• A kerékpárturizmus menedzseléséhez szükséges humán erőforrás megteremtése</li> <li>• A kerékpáros közlekedés biztonságosabbá tétele</li> <li>• Jól működő szolgáltatói háttér és információs rendszer létrehozása</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A falusi, elmaradottabb területek egyre súlyosbodó gazdasági és társadalmi hanyatlása</li> <li>• A tervezettől elmaradó vendég- és turistaforgalom, ezzel együtt a bevételek növekedés nem éri el az előzetesen elképzelt mértéket</li> <li>• A gazdasági válság hatásainak elhúzódása</li> <li>• A munkanélküliség csökkenése nem valósul meg</li> <li>• Az érintett települések lakói nem ismerik fel a kerékpárutak által kínált lehetőségeket, így nem tudják kihasználni őket</li> <li>• A kerékpárutak fenntartói nem rendelkeznek elegendő forrással az állagmegóváshoz és a fejlesztések elvégzéséhez</li> <li>• Lakossági ellenállás a projekt kapcsán, negatív közvélemény</li> <li>• A kerékpáros kultúra túlzottan „agresszív” népszerűsítése ellenérzéseket vált ki a helyi lakosságból</li> <li>• A motorizáció fokozódása Európában</li> <li>• Autó, mint státuszszimbólum erősödése Európában</li> <li>• Az autósok kerékpárosokkal szembeni negatív attitűdjének fennmaradása</li> <li>• A kerékpáros turizmusból származó bevételek nem arányosak a beruházás nagyságrendjével, így a helybeliek vállalkozási kedve nem erősödik</li> <li>• A kerékpározáshoz kapcsolódó szervezetek közötti nem alakul ki megfelelő együttműködés, nem lesznek egységes, közös célok</li> <li>• Nem alakul ki egységes arculat, illetve közös stratégia a további fejlesztések érdekében</li> <li>• Az egészséges életmód iránti kedv visszaszorul</li> </ul>

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hazánkban és Horvátországban jelenleg kisebbségben lévő kerékpárosok érdekvédelmének megteremtése</li> <li>• A kerékpárosok, mint a közlekedés egyenrangú résztvevői célkitűzés elérése a lakosság körében</li> <li>• A környezetszennyezés elleni küzdelem elősegítése a kerékpáros közlekedés népszerűsítésével</li> <li>• A betegségek megelőzésében nagy szerepet játszó rendszeres testmozgás népszerűsítése a kerékpáros közlekedés segítségével</li> <li>• Közösségi Kerékpáros Központok (Cyclist Community Center) kialakítása</li> <li>• Iskolák bevonása</li> <li>• Ismert emberek – sportolók, művészek - bevonása</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mezőgazdasági képek tönkreteszik a meglévő kerékpárutakat</li> </ul>

## 5. Stratégiák

Kerékpár turisztikai fejlesztése a feltárt lehetőségek és erősségek alapján, a veszélyek és gyengeségek figyelembevételével a projekt által érintett területeken

A projekt által érintett terület sok szempontból kiváló adottságokkal bír a kerékpáros turizmus szempontjából. A Magyarországot és Horvátországot átfogó kezdeményezés elsősorban a régió kulturális és természeti adottságaira épül. A terület változatos földrajzi adottságokkal rendelkezik, minden kerékpározni vágyó igényt ki tud elégíteni, hiszen egyaránt megtalálhatóak a szabadidős kikapcsolódásra vágyók számára is könnyen teljesíthető sík vagy csak kis szintemelkedés legyőzésével teljesíthető szakaszok, és a sportszerűen kerékpározók számára is kihívást jelentő dombos, hegyes tájak is.

A környezeti adottságok is igen sokrétűek. Rengeteg tájvédelmi körzet (Zselici Tájvédelmi Körzet, Kelet-Mecsek Tájvédelmi Körzet), és természetvédelmi területen haladhat át a kerékpáros, ha a Magyarország déli és Horvátország északi területéhez tartozó baranyai tájakat választja utazása célpontjául. Itt találhatóak például a Mecsek legszebb tájvédelmi körzetei a Duna-Dráva Nemzeti Park és a Horvátországhoz tartozó Kopácsi Rét is, mely a területeken még ma is igen nagy a biodiverzitás, mely valamikor a térség egészét jellemezte. **Mindenképpen érdemes a változatos földrajzi táj előnyeit kihasználni és a jövőben kijelölendő és építendő kerékpárutakat a térség természeti értékei felé irányítani.**

A természetben való biciklizés minden korosztály számára kiváló elfoglaltság, emellett egészségügyi szempontból is kiváló hatásai vannak, az egészséges életmód keretében megvalósuló mindennapos testmozgás egyik legjobb alternatívája napjainkban.

A nagyobb városok, mint például Pécs vagy Eszék pezsgő és magas színvonalú kulturális étellel rendelkeznek, rendkívül sok látnivaló található mindkét városban. **A két város között régóta, és jól működő testvérkapcsolat áll fenn, mind a kulturális, mind a gazdasági együttműködés szintjén. Ehhez nagyban hozzájárulna, ha a két települést összekötő bicikliút megépülne, így a megközelítés új lehetősége tárulna az ide látogató turisták elé.**

Pécs 2010-ben Európa Kulturális Fővárosa volt. Ebben az évben nem csak az országból és Európából, hanem a világ minden tájáról az addigi vendégeket és vendégéjszakákat tekintve jóval magasabb számban érkeztek a látogatók. Ennek hatása a mai napig érzékelhető mind a városban, mind a régió más területein. A város azonban már az EKF előtt is otthont adott több országos és nemzetközi rendezvénynek, és 2010 óta sincs ez másként. Itt rendezik meg például minden évben az Pécsi Országos Színházi Találkozót, melyen már évek óta nagy számban vesznek részt külföldi (többnyire magyar nyelvű) társulatok.

Több alkalommal került megrendezésre nemzetközi folklórfesztivál és kórustalálkozó a városban. A régió más települései is országos, európai vagy éppen világ szinten ismert rendezvényeket szerveznek minden évben. Jó példa erre Orfű, ahol az utóbbi években az egyik legnépszerűbb könnyűzenei fesztivált rendezik meg, vagy Mohács ahol a helyi hagyományokból táplálkozó Busójárás ma már a világ kulturális örökségének a része. **A különböző turisztikai ágak összekapcsolása szükséges, hiszen ezek egymást erősítve sokkal nagyobb hatást érhetnek el, mint önmagukban. Eszék és Pécs kulturális vonzereje sok turistát vonz a régióba. A kulturális programokat jól kiegészítenék a kerékpáros turisztikai alternatívák. Érdemes lenne ezt kedvezményekkel is megerősíteni (pl. árkedvezmény kerékpárral érkezőknek egy kulturális rendezvényre: pl. koncertre, fesztiválra)**

A térségben megtalálható a jól fejlett egészségturizmus. Baranyában, az ország déli határaihoz közel található Harkány és Siklós. A harkányi gyógyfürdő határainkon belül és határainkon túl is régóta híres gyógyvizéről, ami kiváló fiziológiai hatásokkal bír a benne lévő magas koncentrációjú kénnek köszönhetően. **Egészségturizmushoz kiválóan kapcsolódik a kerékpározás. Hatékonyabb marketinggel össze lehetne kapcsolni a két turizmus ágat. Meg kell keresni a megfelelő célcsoportot, megtalálni, hogy őket, hogyan, milyen marketing eszközökkel lehet a leghatékonyabban elérni és olyan infrastruktúrát kialakítani, mely segíti ennek fejlődését.**

Horvátország és Magyarország területén egyaránt nagy számban találhatóak meg a legkülönbözőbb történelmi korszakokból származó épített emlékek. A valamikor központi szerepet betöltő városok környékén, mint Pécs vagy Eszék, kiemelkedően magas számban találhatóak meg az elmúlt korok emlékei. Pécsen az ókeresztény időszakban épült sírkamráktól, a török idők idéző dzsámikon és minareten keresztül, a neoromán dómig minden korszak és építészeti stílus képviselteti magát. A kisebb településeken is fellelhetők jelentős történelmi emlékek, mint a siklói vagy a szigetvári vár. **A történelmi látnivalók melletti kerékpártárolók, pihenőhelyek, vízfelvevő helyek vagy a helyeket összekötő kerékpárutak kijelölésével, esetleg építésével illetve a kerékpárral érkezők számára kedvezmények biztosításával vélhetően nagyobb számban keresnék fel a történelmi látogatóhelyeket kerékpáros turisták.**

Mindkét ország turisztikai kínálatában fontos szerepet tölt be a borturizmus. A régió Magyarországhoz tartozó részén a Pécsi borok mellett, a villányi borvidék is széles körben ismert. A villányi és Villány környéki bortermelők összefogásával létrejött a Villányi borút, ami már most is sok turistát vonz a környékre. Horvátországban a Banska Kosa környékén található jó állapotban megőrzött löszfalba vájt pincék, és a Szlavón térségben található Erdőd szőlősei is kiemelkedően szép látványosságot nyújtanak. **A borvidékek összekötése kerékpárúttal tovább lendíthetne a borturizmus jelenlegi helyzetén. Érdemes lenne olyan olcsó szálláshelyeket létrehozni – pl. falusi vendéglátóhelyek kialakítása – ahol a kerékpáros turisták kedvező áron megszállhatnak, étkezhetnek, kerékpárjaikat biztonságosan fedett, zárt helyen tárolhatják, és szükség esetén tisztíthatják és javíthatják is azokat.**

A Pécsi Tudományegyetem az ország egyik legnagyobb hallgatói létszámát magáénak tudó felsőoktatási intézménye. Az itt tanuló diákok egyre gyakrabban választják az olcsó és a tömegközlekedésnél jóval gyorsabb alternatívát a kerékpárt, ami a környezetre sincs káros hatással.

1. táblázat: A Pécsi Tudományegyetem tanulóbelföldi és a külföldi hallgatók száma  
(forrás: KSH)

Időszak	Hallgatók száma (fő)	Ebből külföldi hallgatók száma (fő)
2012	24 154	1 843

Az egyetem hallgatói között igen nagy létszámban megtalálhatóak a különböző ösztöndíjakkal hazánkba érkezett külföldi diákok (8 %) is. A nyugati országok a hazainál gyakran jobban fejlett kerékpáros kultúrával rendelkeznek, így az ezekből az országokból érkezett ösztöndíjasok is leggyakrabban a biciklit választják.

Mindkét ország területén működnek olyan civil szervezetek melyeknek tevékenysége a kerékpározáshoz köthető. Ezen szervezetek tevékenységi körébe tartozik többek között a kerékpárosok érdekvédelme, tanulmányok és felmérések készítése a kerékpáros infrastruktúra kiépítéséhez, és a környezeti nevelés is. Sok esetben szerveznek különböző rendezvényeket akár heti rendszerességgel. Pécsen, de a térségben sincs a települések szívében olyan központ, ahol a kerékpárosok találkozhatnak, közösségi életet élhetnek, szakmai tapasztalatokat cserélhetnek, vagy egyszerűen csak ötletelgethetnek, javíthatják a kerékpárjaikat, kerékpáros rendezvényeket szervezhetnek vagy közösen kerékpáros versenyeket, rendezvényeket nézhetnek közösen. **Az ilyen Kerékpáros Közösségi Központok, (angolul Cyclist Community Centerek) kiváló lehetőséget biztosítanak a kerékpárosok találkozásának, műhelymunkájának, kreatív ötleteinek. Amellett hogy egy élettér kerülne kialakításra a hasonló érdeklődésűek számára, kiváló táptalaja lehetne a kreatív kerékpáros rendezvények, kampányok egyéb kerékpáros „brainstormingok” számára.**

A nagyobb városok mellett a térségre jellemző az aprófalvas településrendszer. Egymástól viszonylag kis távolságokra találhatóak a viszonylag kis lélekszámú települések. Ez nagyon jó alapot szolgáltat a falusi turizmus fejlesztéséhez. Az egyre inkább elnéptelenedő falvak lakosságmegetartó erejét is

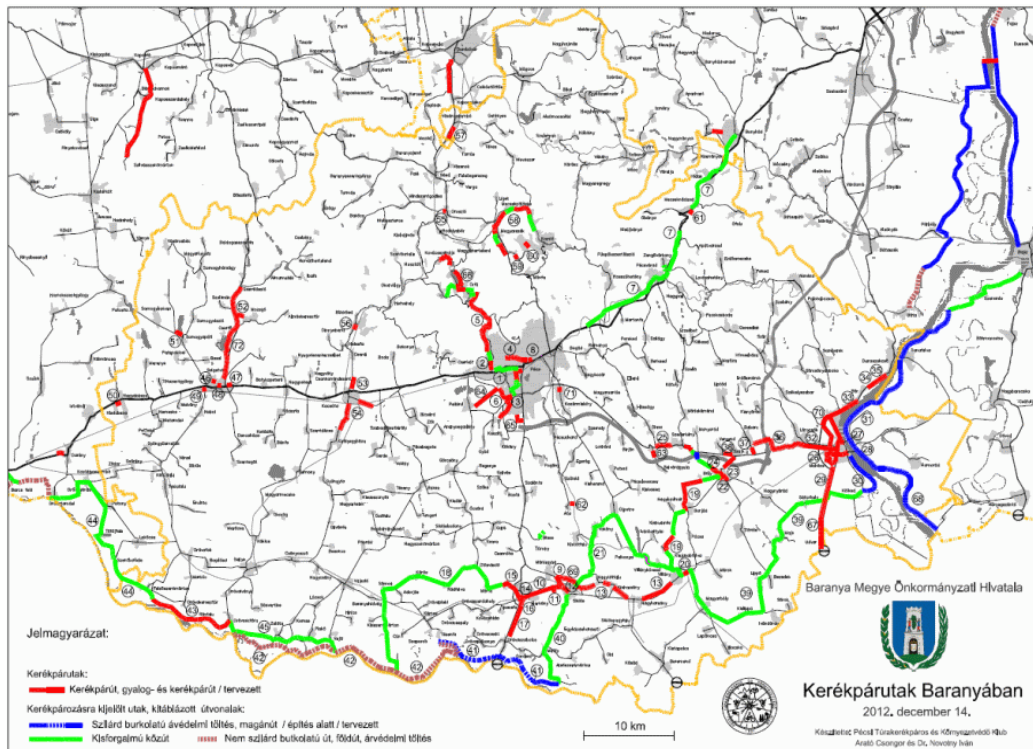
jelentősen növelhetné a kerékpáros turizmus fejlődése. A fellendülő kereslet nagyban ösztönözhetné a térségben már meglévő szolgáltatások fejlesztését, és elősegíthetné az új beruházásokat is. Ennek eredményeként új munkahelyek jöhetnek létre, növekedhetnek a települések és a településeken lakók bevételei, valamint a foglalkoztatottságra is kedvező hatást gyakorolhatnak. **Érdemes lenne a tömegeket bevonni a kerékpározásba. Ha megvan egy masszív tömeg, könnyebben alakulnak ki szolgáltatók egy adott kerékpáros útvonal mentén. Fontos lenne tudatosítani az emberekben a kerékpározás előnyeit, pozitív hatásait, a régióban fellelhető lehetőségeket különböző marketing eszközökkel. Amennyiben a kerékpárosok száma növekszik, nagyobb eséllyel alakulnak ki szolgáltatók (büfék, szervizek, szálláshelyek stb) is a kerékpárutak mentén.**

Az ide látogató turisták mind gyakrabban választják a kerékpárt közlekedési eszközüül településeken belül és a települések között is. Az EuroVelo elnevezésű nemzetközi kerékpárút több szakaszon is érinti a térséget, ezzel kiváló lehetőséget nyújtva a nemzetközi turizmus fejlesztéséhez is. Az országokat összekötő fejlesztések elősegíthetik a „kerékpáros Eurorégió” létrejöttét. Az egyik leggyakrabban felemlgetett kritika a térség kerékpárútjai kapcsán, hogy foltszerűek, illetve önálló szakaszok léteznek, nincs hálózatba kötve az egész. Egy-egy pályázati kiírás kapcsán egy vagy két település épít kerékpárutat (pl. Villány-Nagyharsány, Harkány-Siklós, Bóly-Villány), de átfogó más, nagyobb hálózatokba való integráció még nem vagy csak néhány esetben érhető tetten a térségben. **Egy térségi Kerékpáros Koncepció kidolgozása nagyban hozzájárulna ahhoz, hogy a kerékpárutak egy koncepció mentén bővüljenek ne pedig elszórtan. Kerékpáros szervezetek bevonása a koncepció kidolgozásában nagy szerepet kellene, hogy kapjon, tekintettel, hogy ők az aktív használói a kerékpárutaknak, ők ismerik a felhasználókat és a kerékpáros közösségeket.**

A térség megközelíthetősége igen jó. Köszönhetően az M6-os autópályának és az M60-as autóútnak Budapestről akár néhány óra alatt elérhető Pécs, a régió magyarországi központja, ami egyben jó kiindulási pont a hosszabb távú kerékpártúrákhoz.

Mivel a régió két ország területén fekszik kiváló lehetőséget kínál a már meglévő együttműködések fejlesztésére, és új gazdasági és társadalmi kapcsolatok kiépítésére. **A két ország közötti további gazdasági együttműködés még igen sok lehetőséget rejt magában. Az országok közötti együttműködés a civil szférában is jelentős hatást gyakorolna.**

A projekt által érintett területen már találhatóak kerékpárutak és kis forgalmú mellékutak, melyek jó alapot szolgáltatnak egy összefüggő és kiterjedt kerékpárút hálózat kiépítéséhez.



24. ábra: Kerékpárutak Baranya megye területén

A kerékpáros turizmus nemzetközi fejlődését nagyban elősegíti, hogy Horvátország 2013. július 1. óta az EU tagja, így a két ország közötti határátlépés a gyakorlatban megszűnik. Ennek eredményeként a kerékpárosok is gyakorlatilag akadálytalanul, megállás nélkül léphetnek át egyik országból a másikba, ám a határátkelő helyek száma kicsit alacsony.

**A projekt megvalósulásának eredményeként tovább erősödhet a Horvátország és Magyarország között fennálló rendkívül jó kapcsolat.** E mellett a projekt megvalósulása ösztönzője is lehet újabb a határokon átnyúló gazdasági és civil együttműködéseknek. Tekintettel arra, hogy a közeljövőben a schengeni határ eltörlődik Horvátország és Magyarország között, a határon átnyúló turizmus is várhatóan fellendül és a két ország gazdasági, turisztikai kapcsolata erősödni fog, több turista érkezik Horvátországból Magyarországra és vissza. **Ezt kihasználható javasolt a kulturális együttműködések fokozása, a határon átnyúló rendezvények, fesztiválok, illetve a turisztikai termékek, programcsomagok, alternatívák kialakítása.**

Magyarországon a turisták elsősorban a főváros, az ország északi területei, az Alföld és a Balaton térsége. A Horvátországba látogatók pedig leginkább a tengerpartot keresik fel. Mivel a térség távol fekszik mindkét ország „fő látványosságaitól” a nemzetközi kerékpárúthoz csatlakozó területek fejlesztése és bővítése tovább növelhetné a térség ismertségét és turisztikai kihasználtságát. **Különböző marketing eszközökkel a térség turisztikai vonzerejét fokozni szükséges, hogy jelenlegi pozíciójából előrelépjen. Jelenleg kerékpárturizmus terén még úti célként elsősorban a Balaton, a Fertő tó és a Tisza tó jelenik meg a köztudatban, de egy határon átnyúló kerékpárút, melynek egy része a Dráva mellett halad, mindenképpen különlegességnek számítana a piacon.**

A térségben igen sok a kislélekszámú település ahol az állandó lakosok száma folyamatosan csökken elsősorban a munkahely hiány és a rossz infrastruktúra miatt. **A kerékpárút hálózat bővítése és fejlesztése eredményeként ezekben a falvakban új munkahelyek jöhetnének létre a kerékpáros turizmussal kapcsolatos szolgáltatásokra építve, ezzel is elősegítve az elvándorolni kényszerülő népesség helyben tartását. A kerékpárutak fejlesztése további infrastrukturális fejlesztések ösztönzője is lehet, így a sok esetben elzárt nehezen megközelíthető települések bekapcsolódhatnak a térség vérkeringésébe.** A fejlesztések eredményeként a településen élők és a települések bevételei is növekedhetnek, minek eredményeként az önkormányzatoknak lehetőségük nyílik további fejlesztésekbe való beruházásra. A közeljövőben egyre több lehetőségek nyílnak vállalkozások számára pályázati források lehívására. **A pályázati kiírások között lesznek olyanok, melyek megyei illetve kistérségi szinten kerülnek meghirdetésre. Amennyiben a (kerékpár) turizmushoz kapcsolódó vállalkozások fejlődni tudnának a pluszforrások által, úgy az munkahelyeket teremtené a helyieknek és hasznos lenne a kerékpáros és a gyalogos vagy egyéb turisták számára is. Érdemes tehát a jövőbeni kiírásokat összeállítani, hogy a kerékpárturizmus szolgáltatói vagy potenciális szolgáltatói számára is elérhetőek legyenek az Európai Unió források.**

A fejlesztések nagyban hozzájárulhatnának a kerékpározás népszerűsítéséhez. A kerékpározás olyan közlekedési forma mely semmilyen káros hatással nincs a környezetre. A kerékpárosok számának növekedése nagyban elősegítené a környezetszennyezés elleni küzdelmet. Ezen kívül a kerékpáros szervezetek fő tevékenységébe tartozik a környezeti nevelés és az aktív környezetvédelem is. Legtöbb ilyen szervezet rendszeresen szervez programokat gyerekeknek és felnőtteknek egyaránt, ahol a gyerekeknek és szüleiknek együtt mutatják be a környezettudatos életvitel előnyeit és a környezetre gyakorolt pozitív hatásait.

A kerékpározás, mint közlekedési forma szemlélet hazánkban még csak kialakulóban van, éppen ezért nagyon fontos hogy a következő nemzedék számára ez már természetes legyen, megtörténjen a szemléletváltás. **Ehhez szükséges az iskolai tananyagba ezt beépíteni, mind elméleti, mind gyakorlati formában. Különböző közlekedésbiztonsági kampányok szervezése a kisiskolások számára, mely szintén elősegítheti a szemléletváltást. Jelenleg a kerékpározás imázsa nem megfelelő, különösen a fiatalok körében. Helyi zenészek, sportolók, ismert emberek bevonásával, kampány segítségével lehetne javítani a biciklizés megítélését pl. „Én is bringázom!” kampánnyal.**





25. ábra: A TV2 népszerű műsorvezetője, Till Attila egy Zöld Mozgalom rendezvényen  
(forrás: [http://www.nlcafe.hu/sztarok/20070507/a\\_quotzold\\_sztarquot\\_-\\_till\\_attila\\_lett/](http://www.nlcafe.hu/sztarok/20070507/a_quotzold_sztarquot_-_till_attila_lett/))

**Nagyobb hangsúlyt kellene fektetni az iskolák, fiatalok bevonására.** A gyerekek alapvetően szeretnek, mozogni, kerékpározni. **Az általános iskolásokat kerékpáros vetélkedők és kirándulások segítségével lehetne bevonni a kerékpározásba, míg a középiskolásokat, egyetemistákat rendezvényekkel, illetve az ő korosztályukban népszerű híres emberek segítségével – színészek, zenészek, énekesek, sportolók – lehetne motiválni.** Jelen pillanatban a köztudatban a kerékpározás egy olyan tevékenységként jelenik meg, amit általában hétfvégén csinál az ember és családi körben. Ezen kellene változtatni és a kerékpározást népszerűsíteni a fiatalok körében, modern szóval „trendibbé”, azaz divatosabbá, népszerűbbé kellene tenni a biciklivel való közlekedést. Napjainkban a fiatalokat online felületeken lehet legjobban elérni, érdemes különböző applikációk, online videók, megosztók, közösségi oldalak segítségével hatni erre a korosztályra. A pécsi Kresz Park kiváló helyszín a játékos vetélkedők helyszínére, érdemes lenne a hely hatékonyabb kihasználása.



26. ábra: Rendezvény a pécsi KRESZ Parkban (Forrás: Drótszámár Kerékpáros Kresz-park facebook lapja)

A kerékpározásnak nem csak a környezetre vannak pozitív hatásai. Napjainkban egyre gyakrabban hallunk a rendszeres testmozgás fontosságáról. A szervezet megfelelő működéséhez elengedhetetlenül szükséges a fizikai aktivitás is, mellyel gyakran megelőzhetőek a szív és érrendszeri panaszok is. A kerékpározás így nem csak a leg környezetkímélőbb, hanem egyben a legegészségesebb közlekedési forma. Iskolák bevonásával és az egészséges életmód előretörésével lehetne javítani azon, hogy az emberek, gyermekek számára jobban tudatosuljon a kerékpározás kedvező élettani hatásai. **A fiatalok körében népszerű helyeken kedvezménnyel lehetne honorálni a kerékpárral érkezőket – pl. koncertek, fesztiválok. Javasolt a testnevelő tanárok bevonása, hiszen az iskolai tantárgyakat figyelembe véve a testnevelés tantárgyhoz áll leginkább közel a kerékpározás, és az iskolák többségében a kerékpáros kirándulásokat is testnevelő tanárok végzik. Az ő segítségükkel lehetne hatni a fiatalokra, az ő aktivitásuk sokat segíthet a diákok bevonásában.**

A projekt által érintett területen jellemző az aprófalvas településjelleg, melyek lakossága nem haladja meg a 100 főt. Ezekben a kis falvakat az infrastruktúra hiánya, rossz állapota jellemzi. A bevezető utak és az utcák is gyakran igen elhanyagolt állapotban vannak, nem megfelelőek sem az autósok, sem pedig a kerékpáros turizmus résztvevői számára. Ezzel együtt a legtöbb esetben a települések képe is nagyon leromlott, nem vonzó a térségbe érkező turisták számára. Nincsenek megfelelő, minőségi szolgáltatásokat nyújtó szálláshelyek, vendéglátóegységek, élelmiszerboltok, a különböző egészségügyi szolgáltatások hiányáról már nem is beszélve, hiszen a legtöbb faluban még a háziorvosi ellátás sem megoldott a nap 24 órájában folyamatosan. Az aprófalvas településeken a kulturális élet szinte teljesen hiányzik, a meglévő művelődési és kultúrházak állapot elhanyagolt. A jelen lévő természeti és történelmi értékek kevésbé ismertek még a hazai turisták számára is, a megismertetésükre irányuló törekvések gyengék, sok esetben nincs megfelelő humán-erőforrás és tőke sem ezen törekvések támogatására. A történelmi emlékek is gyakran elhanyagoltak, rossz állapotban vannak, mely szintén a pénz és a látogatók hiányával magyarázható. A lakosság sokszor zárkózott, nem nyit a faluba érkező idegenek felé, a helyiek szaktudása és nyelvtudása pedig nem megfelelő a turizmus miatt ideérkezők megfelelő tájékoztatásához, illetve a színvonalas szálláshelyek,

szolgáltatások létrehozásához. Nagymértékű a munkanélküliség, a helyi munkalehetőségek hiánya miatt nagyarányú a migráció, főleg a fiatalok körében, hiszen a saját szülőfalujukban nincsen lehetőség az elhelyezkedésre, ezért kénytelenek a környező nagyobb városokba költözni és ott munkába állni. **Fontos lenne a kerékpárutak mentén található történelmi emlékek, turisztikai látnivalók rendbetétele, hiszen könnyebben indulnak el kerékpáros turisták, ha van valami érdemi cél, látnivaló. Az aprófalvakban található presszók, büfék, éttermek akciókkal várhatnák a kerékpárral érkezőket, ami nem jelent jelentős kedvezményt, de gesztus értékkel bír a látogatók számára.** Jó példa erre a pécsváradi várban található étterem, amely pünkösdkor a kerékpáros csoportokat vendégül látja egy pohár üdítőre. Nyilván nem ez miatt indulnak el emberek Pécsváradra, kerékpártúrára, de segít azon, hogy az odaérezők jó élménnyel távozzanak és a jövőben ebből a gesztusból még profitálhat is az étterem, hiszen viszik a hely jó hírét.

Problémák sok helyen fennállnak a projekt által fejleszteni kívánt területen, a megszüntetésük, enyhítésük komplex és hosszú folyamat, melyet a kerékpárutak létrehozása nagyban előrelendíthet. A kerékpáros turizmus fellendülése segíthet a minőségi szálláshelyek, vendéglátóegységek létrejöttében, ezzel együtt a helyi lakosság is nyitottabbá válna, hiszen látná a turizmus fellendülésének kedvező hatásait. Megszűnne, illetve csökkenne a migráció mértéke, mivel a kerékpározáshoz köthető vállalkozások, szolgáltatások létrehozása, fejlesztése révén biztosítani tudná a helyi lakosság egy részének megélhetését. A falvakban található természeti és történelmi értékek nagyobb ismertségre tehetnének szert, ezáltal az állapotuk romlása visszafordíthatóvá válna, hiszen lenne tőke a korszerűsítésekre, fejlesztésekre. A falusi turizmus megteremtése és fejlesztése elengedhetetlen feltétel a kerékpáros turizmus fejlődésének, mivel a kerékpáros közlekedési forma erősen kapcsolódik a nomád, vidékies jelleghez, mely sokkal inkább jelen van egy apró, eldugott vidéki faluban, mint egy nagyvárosban. A falvakban nyíló szállások, panziók a térségben jelen levő kereskedelmi szálláshely kedvezőtlen eloszlását is nagyban megváltoztatná, hiszen az érintett területen jelenleg csak a nagyobb városokban, kiemelkedő turisztikai célpontokban működnek minőségi szálláshelyek (Pécs, Eszék, Siklós, Villány). **A szálláshelyeknek igazodni kellene a kerékpárosok igényeihez. A kerékpárosok nem a drága, minőségi szállást keresik, hanem az egyszerűbb, olcsóbb helyeket, ahol adott esetben a kerékpárjukat tudják szerelni, tárolni és tisztítani.**

A vidékies jelleg igen jellemző a projekt által érintett területekre, ez az egyik legnagyobb vonzereje a tájnak, ám a nagyszámú mezőgazdasági művelés alatt álló földek ezt negatívan befolyásolják, ronthatják a táj szépségét, változatosságát. Magyarország ezen területén is jellemzően a mezőgazdaság az egyik fő megélhetési forrás, így nagy a szántóföldek aránya. Mint az a táblázatból (1. táblázat) is jól látható, a Dél-Dunántúlon a mezőgazdasági művelés alatt álló földek aránya a régió egész területéhez viszonyítva a harmadik legnagyobb, csupán a két tradicionális, alföldi megye előzi meg. A jelenleg meglévő művelés alatt álló területek még beépülnek a tájba, nem rontják annak különleges jellegét, ám a további mezőgazdasági terjeszkedést következtében már unalmassá, egyneművé válhat a táj, amiatt, hogy megszűnnek az erdők, a legelők és ezzel együtt a változatosság is. **Veszélyként jelentkezik, hogy a mezőgazdasági gépek tönkreteszik a meglévő kerékpárutakat. Az aszfaltozott utakra rámennek, melyek így megtöredeznek, a zöld utakra pedig olyan nyomvályúkat hoznak létre, melyek nagyban megnehezítik a kerékpáros közlekedést. Célszerű a jövőben kerékpárutakat úgy tervezni, kialakítani, hogy azok ne keresztezzenek vagy menjenek**

mezőgazdasági terület mellett. Rossz példa erre a Bóly-Villány aszfaltozott kerékpárút, ahol a mezőgazdasági járművek már több ízben megrongálták a kerékpárutat, jó példa viszont Kisbudmér-Kisjakabfalva közti kerékpárút, amely erdősáv mellett visz, és ilyen szempontból kevesebb veszélynek van kitéve.

A kerékpárutak mentén mindenképpen szükséges árnyékos, fásszakaszok, pihenőhelyek megtartása, létrehozása, ahol a tisztálkodási és a vízvételi lehetőséget is biztosítani kell. A kerékpáros közlekedés egyre közkedveltebbé válik a családosoak körében is, akik sok esetben kisgyermekkel érkeznek, számukra kiemelkedően fontos, hogy egy forró nyári napok árnyékos helyen tudjanak pihenni. A legkedvezőbb persze az a megoldás lenne, ha maguk a kerékpár utak mentén is erdős, fás területek húzódnának. A változatos táj, az erdők fenntartása tehát ezért fontos, nem szabad engedni, hogy a mezőgazdasági művelés alá vont földek aránya tovább növekedjen a jelenlegi mértéknél. **A kerékpározás vonzóbbá tételéhez szüksége lenne meghatározott kilométerek után vízfelvevő helyek, pihenőhelyek, valamint településeken belül szervizek kialakítása.** A megfelelő infrastruktúra hiányában nehezebb az embereket is motiválni a kerékpáros kirándulásokra.

2. táblázat: A mezőgazdasági művelés alatt álló földek aránya a hazai régiókon belül  
(forrás: KSH)

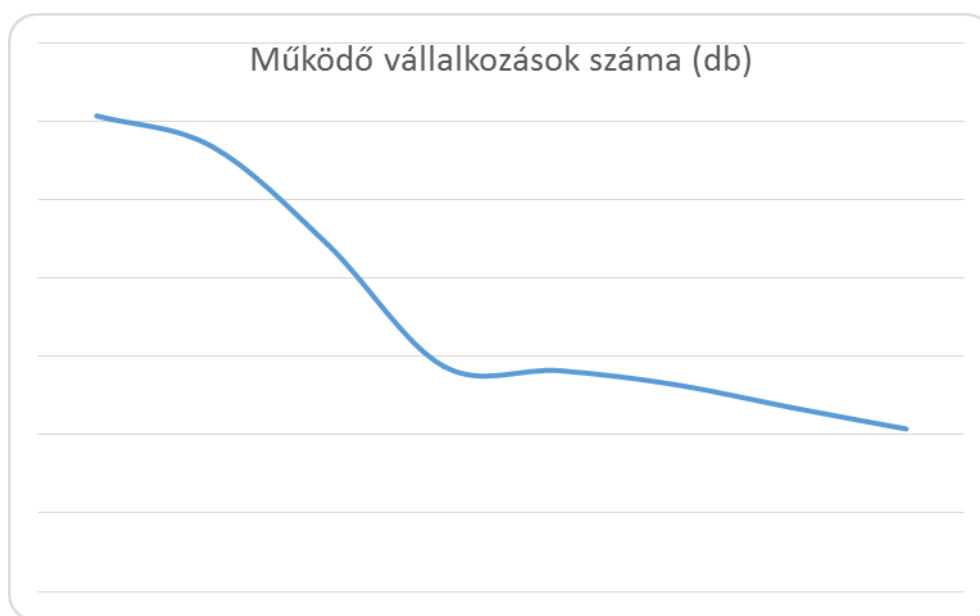
Régió	Területe (hektár)	Szántók területe (hektár)	Százalékos arány (%)
Közép-Magyarország	691900	291 100	42
Közép-Dunántúl	1 123700	491 400	44
Nyugat-Dunántúl	1 120900	485 600	43
Dél-Dunántúl	1 416900	689 600	49
Észak-Magyarország	1 342800	460 000	34
Észak-Alföld	1 774900	909 800	51
Dél-Alföld	1 833900	996 000	54

A helyi, térségi fejlesztésekhez gyakran hiányzik az önerő, melynek legfőbb oka az egész világot érintő gazdasági válság. 2008 előtt a sok jól működő vállalkozás egy része a nehéz pénzügyi helyzet bekövetkezése miatt tönkrement, illetve olyan súlyos anyagi helyzetbe került, hogy a saját fenntartásának költségeinek előteremtése is nehézséget okoz, így nincs lehetőségük és tőkéjük segíteni, támogatni a helyi fejlesztéseket. A kerékpárút megteremtése ezt a folyamatot is elősegíthetné, hiszen a vállalkozások egy része a turizmushoz, kereskedelemhez, illetve a kiszolgáló és szolgáltató szektorhoz kapcsolódik, amelyek az ideérkező turisták számának növekedésével újra

fellendülhet. Generáló folyamat ez, hiszen az ide érkező vendégek növekvő száma, és az általuk elköltött növekvő pénzmennyiség egy része a helyi vállalkozások bevételeként jelenik meg. A bevételek növekedésével a vállalkozók látják a további lehetőségeket és a bevételük egy részét szívesen fordítják fejlesztésre, megújulásra, hiszen az további bevételeket eredményezhet.

**Mindenképpen segíteni kell a helyi vállalkozók vállalkozási kedvét, különböző képzések, tréningek, előadások keretén belül megmutatni nekik a fejlesztésben rejlő lehetőségeket, illetve rámutatni azokra a szolgáltatásokra, amelyek különösen a kerékpáros turisták számára kedvezőek.**

Az alábbi ábrán (3. ábra) jól megfigyelhető a csökkenő tendencia a régióban működő vállalkozások számát illetően, melynek mélypontja a válság kezdete és sajnos a folyamat azóta is tart. Ennek megállítására megoldás lehet a kerékpáros turizmus fejlesztése, hiszen így a vállalkozások száma is nőhet, valamint a meglévők is tovább erősödhetnek.



27. ábra: Működő vállalkozások száma a Dél-Dunántúli régióban  
(forrás: KSH)

A szálláshelyek és a vendéglátó egységek mellett a színvonalas szolgáltatások mennyisége is rendkívül alacsony a térségben. Kiemelkedő a Villányi borturizmus, a Harkányi Termálfürdő, illetve Mohácsi busójárás, ami viszont csak egy hetet érint az évben. Emellett természetesen kiemelkedő Pécs, mint kulturális központ szerepe. **A másik probléma, hogy nincsen kialakult, egységes turisztikai „csomag”, hiszen a legtöbb esetben nem összehangoltak a meglévő szolgáltatások. A kerékpáros turizmus fejlesztéséhez mindenképpen hozzájárul a falusi turizmus fejlesztése is, de a kerékpárutak tervezésénél figyelembe kellene venni a meglévő és prosperáló attrakciókat, valamint a kevésbé ismert értékeket is.**

A kerékpáros turizmus résztvevői között is több csoport külön el, más-más igényekkel. A családososok, kisgyermekkel érkezők körében a szabadidős illetve, a gyermekek számára érdekes programok a vonzóak, ide tartozik például egy környékbeli várlátogatás, állatkert, jó idő esetén pedig strand vagy fürdő felkeresése. **A fiatalok körében is egyre népszerűbb a kerékpáros turizmus, így számukra is**

egy külön turisztikai „csomag” létrehozása lenne szükséges, melyben inkább helyet kapnak a kalandparkok, a bortúrák, illetve estelegesen az extrém sportolási lehetőségek is. Fiatalokat az ő érdeklődésüknek megfelelő rendezvényekkel lehetne leginkább elérni. A belvárosban lehetne kerékpáros show-kat vagy kerékpáros versenyek befutóit szervezni.



28. ábra: Mountain Bike bemutató Bristol belvárosában

Az egységes kínálat létrehozásának másik gátló tényezője, hogy a helyi törekvések gyakran elszeparáltak, nem állnak össze térségi törekvésekké, nincs összehangoltság és megfelelő összefogás sem. Ennek kiépítése nagyon fontos lenne a kerékpáros turizmus fejlődése érdekében. **Szükséges lenne egységes arculat létrehozására, illetve az egységes stratégiai gondolkodás megteremtésére is.** A közös marketing, a közös beruházások, akciók nagyban elősegítenék a fejlesztéseket a térségben. Ehhez szükséges egy megfelelő humán-erőforrás létrehozása is, akik mindezen folyamatokat megfelelően tudják koordinálni, megfelelő feladatmegosztásban részesítik a résztvevőket, legyen az civil szervezet, helyi vállalkozás vagy önkormányzat. **Egy egységes, helyi szakemberek, egyesületek, kerékpáros közösségek bevonásával készült Kerékpáros Koncepció nagyban hozzájárulna ahhoz, hogy egységes koncepció mentén készüljenek a tervek illetve a kivitelezések a térségi kerékpárutakat tekintve.**

A humán-erőforrás képzése más szempontból is fontos, hiszen a koordináción kívül a kerékpáros turizmushoz hozzátartoznak a különböző kerékpár-túrák. Az útvonalak kialakítása már megtörtént, rendkívül változatos utakon (Kastélytúra, Háromfolyó-kerékpártúra, Borút kerékpártúra) vehetnek részt az ide látogatók, ám a megfelelő vezetés hiányzik. **A jól működő biciklis utak megszervezéséhez**

**és levezényléséhez szakképzett túravezetők szükségesek**, ezért erre kiemelt hangsúlyt kell fektetni, a megfelelő képzési struktúrát kialakítani, odafigyelve arra is, hogy a túlkínálat miatti nehogy negatív helyzet jöjjön létre. Sajnos elmondható, hogy a szervezett kerékpárutakat nagyon kis mértékben veszik igénybe az emberek, így a képzések mellett arra is nagy hangsúlyt kell fektetni, hogy a meglévő kerékpárutakat tudatosítani kell, elérhetővé kell számukra tenni a kerékpározáshoz szükséges információkat, lehetőségeket.

A térségben a kombinált közlekedési lehetőségek korlátozottak, így a kerékpár szállítása igen nagy nehézséget okoz azoknak, akik nem személygépjárművel közelítik meg az épülő kerékpárutakat. **A vasúti kocsikon gyakran nincs kerékpár szállítására alkalmas vagon, az autóbuszokon pedig egyáltalán nincs ilyen lehetőség.** Ennek a fejlesztése elengedhetetlen, hiszen főleg a fiatalok körében népszerű a kerékpározás, ők pedig gyakran nem rendelkeznek autóval, hanem a tömegközlekedési eszközöket használják. A nagyobb városok megközelíthetősége megfelelő, ám a kis falvakba az eljutás helyenként igen nehézkes.

Ezzel együtt **a tárolási lehetőségek hiánya is komoly probléma.** Pécssett a belváros területén több helyen található kihelyezett kerékpártároló, ám a város külterületein, illetve a falvakban szinte alig találkozhatunk velük. A kerékpárral közlekedők így sokszor kénytelenek szeméttárolókhöz, villanyoszlopokhoz, út menti fákhöz lakatolni a kerékpárjukat, mely nem biztonságos, nem tesz jót a járműnek sem és sokszor zavaró lehet a gyalogosforgalom számára is. **A problémára kiváló megoldást jelenthet Pécssett a projekt keretein beszerzendő 300 db. kerékpártámasz, mely segítségével megkönnyítésre kerül a kerékpárok elhelyezése a forgalmas tereken, közintézmények mellett és a turisztikai attrakciónál.**



29. ábra: Kerékpártámaszok Budapesten, a Nyugati pályaudvarnál

A projekt által érintett területen a kerékpáros turizmus fejlesztését a felsorolt gyengeségek nehezítik, ám ezek közül sok problémában ott rejlik a fejlődés lehetősége, a jelenleg negatív tényezők könnyen átfordíthatóak pozitívba. A bicikli utak építése önmagában is remek kezdeményezés, hiszen a helyiek

közlekedését is megkönnyíti, valamint olyan jellegű, új bevételi forrást jelenthet, amelynek hatása a gazdaság összes területére kihat.

A térségben jelen lévő fejlesztések között a kerékpárutak építése nem kap kiemelt szerepet, hiszen az egészségügyi, oktatási intézmények állapota nem megfelelő, így ezek fejlesztése elsőbbséget élvez, mint a kerékpárút építés. A másik probléma, ami ehhez szorosan kapcsolódik, hogy a meglévő kerékpárutak fenntartása gyakran nem megoldott, hiszen a hely és megyei önkormányzatok anyagi lehetőségeibe már nem fér bele, így hiába épül kerékpárút, ha az állapotmegóvásra nem fordítanak elegendő pénzt, akkor az folyamatos romlásnak indul. Túraszervezők, kerékpáros aktivisták tapasztalata, hogy a turisták, felhasználók kevésbé szeretik a föld illetve az alacsonyabb rendű közutakat. Földutak csak jó időben használhatóak és csak abban az esetben, ha nincs mezőgazdasági gépek által rongálva, míg a közutak veszélyeket hordoznak magukban az autós forgalom miatt.

A projekt által érintett területen a legfőbb probléma a kerékpár utak hiánya, Pécssett mindössze 20 km kerékpárút található, melynek többsége a gyalogosok által használt járda vagy a személygépjármű forgalom által igénybevett közúttal közös. Ez sok konfliktust és balesetet okozhat. Sajnos sem hazánkban, sem Horvátországban nem megfelelő az autósok hozzáállás a kerékpárral közlekedőkhöz, nem tekintik őket egyenrangú partnernek a közlekedés során. Rendkívül sok baleset megelőzhető lenne, ha az autósok körültekintőbbek lennének és megszokottabb lenne a biciklisek jelenléte a közlekedésben. Nyugat-Európa legtöbb országában ez teljesen megszokott, jóval kevesebb a biciklis balesetek száma. A járda és a kerékpárút egyben jó megoldás, ám itt is az emberek szemléletmódja miatt sok a konfliktus és a baleset. **Különböző kampányokkal elő lehetne segíteni a kerékpározás biztonságának növelését.**



30. ábra: Példák kerékpáros kampányokra külföldön



**Fontos lenne a kerékpárosok, gyalogosok, autósok, buszosok között feszültség csökkentése.** Ezekre eszköz lehetne a fent említett kampányokon túl fórumok megteremtése, ahol az érintettek képviselői megnyilvánulhatnak, elmondhatják véleményüket, ütköztethetik álláspontjukat. Ilyen fórum lesz a projekt keretében megvalósuló workshop sorozat is, melyre meghívást kapnak a projektben és a kerékpározásban érintettek. Eszköz lehet továbbá egy helyi lapban megjelenő cikksorozat is, melyben bemutatásra kerülnének az egyes szempontok, érdekek, vélemények, álláspontok.

**A jelenleg meglévő kerékpárutak sok helyen rossz minőségűek, nem alkotnak összefüggő egységet,** ami szintén nehezíti a közlekedést, hiszen sokan inkább nem vágnak neki a túrának, ha az út egyes szakaszain egy főút mellett kell kerékpározni, mivel az nem biztonságos és nem is egészséges. A kerékpározásra alkalmas kis forgalmú utak minősége is kifogásolható, valamint gyakoriak az aszfaltburkolat nélküli kerékpárutak is, melyeken szintén a porfelverődés miatt felmerül a kérdés, hogy ilyen körülmények között is egészséges a kerékpározás.

**További probléma hogy a városból nem megoldott a kivezető kerékpárutak helyzete.** Egyedül Észak felé, Orfú irányában lehet kijutni, de sajnos az út minősége itt is fejlesztendő. Hiánypótló megoldás lehet a déli irányba kivezető út megtervezése és kialakítása. A tervek elkészítése jelen projekt eleme, mely az első lépés a déli irányba kivezető út kialakításához. Hosszú távú tervekben szerepel a Pécs és Harkány közti épített kerékpárút kialakítása, melynek nyomvonalában segítség lehet a korábbi - ma már nem működő - Pécs és Harkány közti vasút nyomvonala. Nyilvánvaló, hogy ezen beruházás megvalósításához megfelelő források előteremtése szükséges.



31. ábra: Kerékpárosok számára ajánlott útvonalak Pécsen  
(forrás: Pécsi Túrakerékpáros és Környezetvédő Klub hivatalos honlapja)

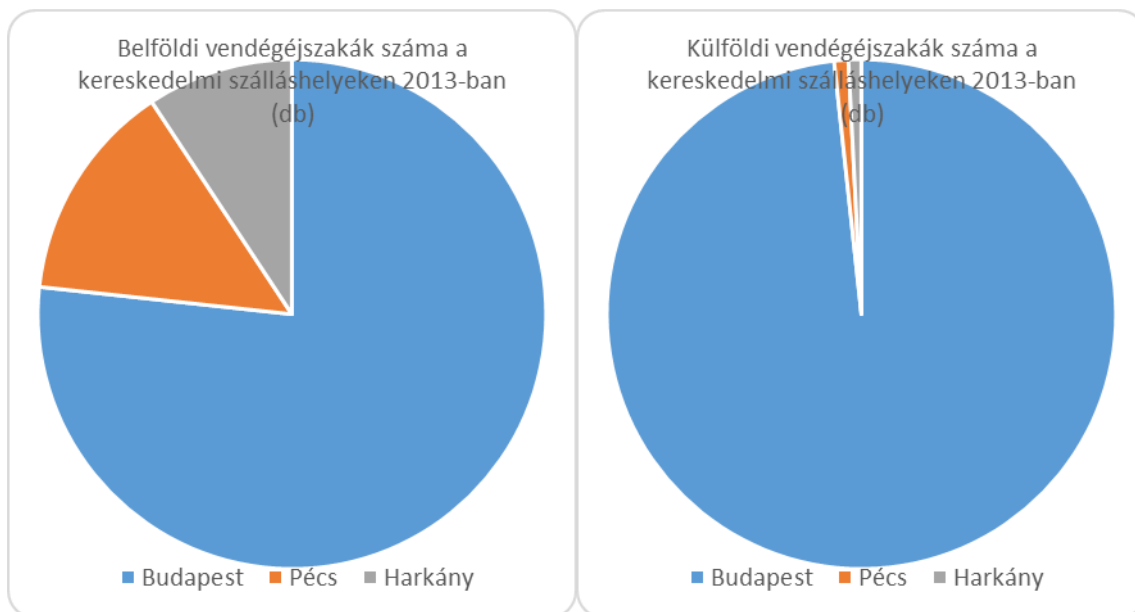
A projekt által érintett területeken a kerékpárutak jelzései sok helyen nem megfelelőek sem mennyiségileg, sem minőségileg, az idegen nyelvű feliratok szinte teljesen hiányoznak. Ennek fejlesztése kapcsán is egy Horvátországgal összehangolt, többnyelvű, jól kidolgozott jelzőrendszert kellene kialakítani és a megteremtett rendszert a jövőben rendszeresen ellenőrizni és hiányzó, megrongálódott táblák folyamatos pótlására is megfelelő megoldást találni.

A fejlesztéseket tehát több részre kell osztani, nem elegendő csupán a kerékpárutak építésére és a már meglévő utak felújításra összpontosítani, hanem **Horvátországgal egységes turisztikai kínálatot kidolgozni, az utak mellett található attrakciókat megfelelő, egységes arculattal és marketinggel népszerűsíteni és megfelelő minőségű szálláshely és kerékpáros-szolgáltatásokat létrehozni.** Komplex fejlesztés ez, hiszen az infrastruktúrán kívül a feladatok ellátására alkalma humán-erőforrás kialakulása is fontos, illetve a lakosság nyitott hozzáállása és vállalkozó kedve a további fejlesztések érdekében.

A kerékpáros turizmus fejlesztését fenyegető veszélyek közül mindenképpen kiemelkedő fontosságú, hogy a jelenlegi együttműködés helyett ne alakuljon ki konkurens viszony a határon túli területekkel. Ennek elkerülése rendkívül fontos, hiszen nem versenytársként, hanem partnerként kell tekintenünk Horvátországra, hiszen a célok közösek, az idegenforgalom ezen, eddig nem jelentős ágából tervezett bevételek növekedése és ezzel együtt az egész térség gazdasági növekedése mindkét ország érdeke. **Elkerülhetetlen tehát, hogy a célok közös stratégia mentén épüljenek fel és valósuljanak meg, folyamatos legyen a két ország között a kommunikáció.** A vitás kérdésekben pedig mindenképpen kompromisszumos megoldásra kell törekedni, nem szabad kizárólag a saját érdekeinket figyelembe venni, hiszen azzal a projekt pozitív végkimenetelét, és a kialakult jó kapcsolatot is veszélyeztethetjük. A sikeres együttműködés pedig további közös, határon átnyúló projektek megvalósulásának is kedvezhet a jövőben.

A projekt célkitűzései között szerepel, hogy nem csak a belföldi, hanem a külföldi turisták érdeklődésének felkeltése a térség iránt, tehát nagy veszélyt jelenthet, ha ez a külföldiek részéről nem valósul meg a kívánt mértékben. Ehhez elengedhetetlenül szükséges a megfelelő marketing, hiszen sem Horvátországnak, sem Magyarországnak nem ezek a külföldiek által leginkább látogatott térségei. Meg kell teremteni a feltételeket, hogy felvehesse a versenyt a tengerparti, illetve vízparti térségekkel, valamint a hazai fővárossal, Budapesttel is. Az alábbi ábrából (5. ábra) jól leolvasható, hogy míg a belföldi turisták által eltöltött vendégéjszakák számában, Pécs és Harkány is felveszi a versenyt a fővárossal, míg a külföldiek tekintetében nem.

Pozitívum viszont, hogy a külföldiek, főleg a Nyugat-Európából érkezők számára a kerékpározás sokkal inkább megszokott, a közlekedés egyik kedvelt eszköze, mint egy magyar turista számára. **Ám önmagában a kerékpározás nem elegendő, mindenképpen szükség van a vonzeró megteremtésére, egységes turisztikai csomagra, amely összehangolható ezzel a szabadidős tevékenységgel.**



32. ábra: Belföldi és külföldi vendégéjszakák száma a kereskedelmi szálláshelyeken 2013-ban  
(forrás: KSH)

Félő, hogy a kerékpárút hálózat megépítését követően várt fejlesztések elmaradnak és a remélt gazdasági fellendülés nem következik be. Ezáltal a falusi, elmaradottabb területek a felemelkedés helyett, egyre súlyosbodó gazdasági és társadalmi hanyatlásnak indulnak. Szintén veszélyt jelenthet a gazdasági válság hatásai elhúzódása, ennek vonzata pedig, hogy sem a munkanélküliség csökkenése nem valósul meg, elmarad a várt vendég- és turistaforgalom, ezzel együtt pedig a bevételek növekedés sem éri el az előzetesen elképzelt mértéket.

Veszélyt jelenthet még a motorizáció fokozódása Európában, ezzel együtt pedig az autó, mint státuszszimbólum erősödése hazánk területén. Az ábrán (13. ábra) jól látható, hogy a 2000-es évektől a válság bekövetkeztéig folyamatosan nőtt a közúti gépjárművek száma hazánkban, azóta viszont kis mértékben csökkent. Az üzemanyagok árának emelkedése miatt azonban egyre több ember választ más, olcsóbb megoldást, főleg az autóval munkába járás alternatívájaként. **Ezért a nagyobb városokon belül is mindenképpen fejleszteni kell a már meglévő kerékpárutakat, illetve az ehhez kapcsolódó szolgáltatások színvonalát, valamint megfelelő mennyiségű tárolókapacitás megteremtését is biztosítani kell.** A közbiztonság további növelése szintén a városokon belül a legfontosabb, hiszen a lopások száma igen magas, ami elveheti az emberek kedvét a kerékpározástól. **A kerékpározás mellet szól még egy másik anyagi vonzat, miszerint egy bicikli beruházási és fenntartási költsége – az üzemanyagtól eltekintve is - egy személyautó fenntartási költségeinek a töredékét teszik ki.**



33. ábra: A közúti személygépjárművek száma a Dél-Dunántúli régióban  
(forrás: KSH)

A kerékpáros turizusból származó bevételek nem minden esetben arányosak a beruházás nagyságrendjével, így a helybéli vállalkozások beruházási hajlandósága nem erősödik. Ennek a folyamatnak a hosszú távú célok és eredmények bemutatásával lehet gátat szabni, amelyhez rendkívül alapos, kutatások eredményeként létrejövő stratégia szükséges. Ezen stratégiák eljuttatása a helyi vállalkozókhoz komoly feladat, megfelelő szakértelmet igényel, illetve a bemutatás során is hangsúlyozni kell a hosszú távú megfogalmazásokat és igény esetén alkalmazkodni a vállalkozói oldalon felmerült kérésekhez.

Veszélyforrás, hogy amennyiben nem alakul ki egységes arculat, illetve közös stratégia a további fejlesztések érdekében, úgy a várt gazdasági növekedés nem indul be, vagy elmarad a várakozásoktól, hiszen ha nem érkeznek kerékpáros turisták, sem belföldről, sem külföldről, akkor a megvalósuló fejlesztések hiábavalóak voltak. Ennek alapvető feltétele, hogy megfelelő emberek koordinálják a folyamatokat, osszák meg a feladatokat a részt vevők között, és a megfogalmazott célok minden fél számára elfogadhatóak legyenek. **Fontos, hogy a kerékpározáshoz kapcsolódó civil szervezetek, egyesületek közötti is kialakuljon a megfelelő együttműködés, legyen egységes, közös célok, hatékony legyen a közös munka, hiszen így lehet sikeresen teljesíteni.**

Az egészséges életmód iránti érdeklődés egyre inkább eléri hazánkat is, és egyre több ember gondolkodik ennek jegyében, ám félő, hogy ez a trend nem erősödik tovább, hanem ellaposodik, így a kerékpározás iránti kedv is alábbhagyhat. A kerékpározás, mint a mindennapos testmozgásra kiváló alternatívát jelent, hiszen akár közlekedési eszközként is használható, főleg városban belül, de szabadidős tevékenységként is rendkívül népszerű, illetve az egyszeri beruházást tekintve a fenntartása olcsóbb. Több szabadságot ad, mint a gyaloglás és jóval gyorsabb is, ami a mai rohanó világban az egyik legfontosabb tényező az emberek életében.

Lakossági ellenállás is felmerülhet a projekt kapcsán, negatív közvélemény alakulhat ki a kerékpáros kultúra túlzottan „agresszív” népszerűsítése miatt. Ez komoly veszélyt jelenthet, hiszen ha a helyi lakosság nem érzi magának a projektet és kitűzött célokat, akkor nem fogják támogatni sem. Amennyiben nem látják szívesen az ide érkező turistákat, az kedvezőtlenül fog hatni az atmoszférára, így szinte elriasztja a látogatókat, akik ezáltal nem reklámozzák a helyet, és így a folyamat nem hozza

meg a várt gazdasági fellendülést. Mindenképpen olyan marketing stratégiát kell kialakítani, amit a lakosság is támogat, magáénak érez, és megfelelő kommunikáció szükséges a jövőt illetően, hogy láthatóvá váljon, hogy mi az, amit a beruházás magával hoz, hiszen nem csak a turizmusra lesz hatással, hanem közvetve az összes többi gazdasági ágazatra is a térségben.

**Fontos a lakosság szemléletváltása, hiszen ha az érintett települések lakói nem ismerik fel a kerékpárutak által kínált lehetőségeket, akkor nem tudják kihasználni sem őket.** Ez mindenképpen komoly veszélyt jelent, ám megfelelő tájékoztatással és a vállalkozási kedv növelésével ezt a tényezőt kizárhatjuk a megvalósulást fenyegető veszélyek közül.

Összefoglalva a gyengeségeket és a veszélyeket, jól látható, hogy mindenre lehet találni megfelelő megoldást, ám ehhez elengedhetetlenül szükséges az összefogás, a közös célok és a megfelelő stratégia megalkotása, illetve hogy hozzáértő személyek vegyenek részt a projekt irányításában. A kerékpározás egy rendkívül kedvelt szabadidős tevékenység így a fejlesztése mindenképpen fontos, és rendkívül sok lehetőséget rejt magában.

A projekt által lefedett területeken az alábbi fejlesztési lépések megtétele szükségesek:

- Meglévő kerékpárutak hálózatba kapcsolása
- Kerékpárutak turisztikai desztinációk felé történő vezetése
- Turisztikai ágak összekapcsolása
- Kedvezmények kialakítása kerékpárosoknak
- Összehangolt turisztikai marketing kialakítása
- További infrastrukturális fejlesztések
  - Kerékpárút
  - Pihenő helyek
  - Vízfelvevő helyek
  - Kerékpárbarát szállások
  - Szervizek
- Kerékpáros Közösségi Központok (Cyclist Community Centerek) kialakítása
- Kerékpározás imázsának növelése
- Kerékpározás tömegesítése
- Térségi Kerékpáros Koncepció kialakítása
- Kerékpáros közösségek, civil szervezetek bevonása
- Közös horvát-magyar turisztikai csomagok kidolgozása
- Természeti és kulturális értékek kihasználása
- Pályázati kiírások elérhetővé tétele kerékpárturisztikai szolgáltatók számára
- Iskolák bevonása
  - Testnevelő tanárok
  - Táborok
  - Rendezvények
  - Osztálykirándulások
  - Versenyek

- Kampányok szervezése
- Ismert emberek bevonása (pl. „Én is bringázom”)
- Kerékpárutak menti műemlékek, turisztikai látnivalók rendbetétele
- Meglévő kerékpárutak emberekben való tudatosítása
- Szálláshelyek igazodása a kerékpárosok igényeihez
- Jövőben kialakítandó kerékpáros nyomvonalak körültekintő tervezése (figyelembe véve biztonságot, veszélyeket, mezőgazdasági területeket, ahol a gépek kárt tehetnek a kerékpárútban)
- Vállalkozási kedv növelése a kerékpárutak menti településeken
- Egységes, komplex turisztikai csomagok kialakítása
- Fialok bevonása rendezvényekkel, kerékpáros bemutatókkal, kerékpárversenyek belvárosban történő befutó szervezésével
- Túravezető képzések
- Kerékpár tárolási lehetőségek fejlesztése
- Személygépjármű vezetők, gyalogosok, kerékpárosok közti feszültség csökkentése kampányokkal, fórumokkal, aktív párbeszéddel
- Városból kivezető kerékpárutak kialakítása
- Kerékpáros közösségek, civil szervezetek bevonása

## 6. Összefoglaló

Magyarország kedvező adottságokkal rendelkezik a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez, a számos pozitív érték ellenére azonban a kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségek kiaknázására mindezidáig nem, illetve csak korlátozott mértékben került sor.

Az Európai Unió kiemelten támogatja a kerékpáros közlekedés és kultúra térhódítását, melynek számos oka van. A kerékpározás ideálisan óvja testi és lelki egészségünket, nem szennyezi a környezetet, csökkenti a motorizált közlekedéstől való függésünket, étellel tölti meg a városokat és összekapcsolja a vidéki településeket. A kerékpár ma már nem csak közlekedési vagy sporteszköz, hanem egy újfajta életszemlélet jelképe, alternatív kikapcsolódási forma, mely egészséges és minőségi, és mindenki számára elérhető kikapcsolódási lehetőségeket nyújt. Minden fejlett európai ország kiemelt ügyként kezeli a kerékpározás kérdését, s Magyarország sem marad le a kerékpáros közlekedés népszerűsítésért folytatott mozgalomban.

**Földrajzi helyzeténél fogva Baranya Magyarország déli kapuja, s mint ilyen fontos szerepet játszik külkapcsolatainkban, hiszen Horvátországon át az Adria felé lehetősége van bekapcsolódni a déli, dél-nyugati országok együttműködésébe.**

Baranya megye ideális adottságainak köszönhetően alkalmas a kerékpározáshoz, mely változatos szépségű tájakon vezeti a turistát.

**A megye, egyben pedig az egész régió kerékpárútjaira jellemző, hogy rövidek, széttöredezettek, nem alkotnak összefüggő rendszert.**

Kerékpártúra útvonalak a megyében jelenleg is nagy számban találhatóak. Túrázásra alkalmas, hosszú kerékpárutak a területen sajnos még nem épültek ki. Egymástól független, rövid szakaszok sokfelé találhatóak.

A projekt által lefedett terület Baranya és Eszék-Baranya megye, mely számos előnnyel, gyengeséggel, veszéllyel, és lehetőséggel bír, melyek közül a legfontosabbak az alábbiakban foglalhatók össze:

Előnyök:

- Ideális természeti adottságok, a kerékpározásnak kedvező alacsony szintkülönbségek
- Sok helyen még érintetlen természeti környezet
- A nagy városok jelenléte mellett a területre jellemző az aprófalvas településjelleg, mely a kerékpáros turizmushoz köthető falusi turizmusnak kedvez
- Több kerékpárút, valamint kis forgalmú mellékút találhatóak a projekt által érintett területeken
- A határon átnyúló együttműködések jelenléte, összefogás a közös célok megvalósulása érdekében

Gyengeségek:

- A kisebb falvakban található utak igen rossz állapotúak, a települések képe sok esetben nagyon leromlott, nem vonzó a turisták számára
- A megfelelő minőségű szálláshelyek eloszlása aránytalan a régióban
- Nincs a térségben kialakult, egységes turisztikai „csomag”, hiszen a legtöbb esetben nem összehangoltak a meglévő szolgáltatások
- Kevés a jól képzett túravezető, képzésük nem megoldott
- A kerékpározásra alkalmas kis forgalmú utak minősége is kifogásolható

Lehetőségek:

- A projekt segítségével megvalósuló kerékpárút hálózat további fejlesztések ösztönzője lehet a térségben
- A kerékpáros turizmus színvonalának emelése, a vendégforgalom és bevétel növekedés, szezonáltság csökkentése, munkahelyteremtés a helyi vállalkozók és önkormányzatok bevonása
- Három országot összekötő turistautak jöhetnek létre, melyek elősegítik a „kerékpáros Eurorégió” megvalósulását
- Tovább élénkül a nemzetközi érdeklődés hazánkban a Budapeستől, Horvátországban pedig a tengerparttól távoli vidékei iránt is
- A kerékpárutak megépítése növelheti a térség turisztika kihasználtságát

Veszélyek:

- A kerékpárút hálózat megépítését követően várt fejlesztések elmaradnak
- A falusi, elmaradottabb területek egyre súlyosbodó gazdasági és társadalmi hanyatlása

- A tervezettől elmaradó vendég- és turistaforgalom, ezzel együtt a bevételek növekedés nem éri el az előzetesen elképzelt mértéket
- A gazdasági válság hatásainak elhúzódása
- A kerékpárutak fenntartói nem rendelkeznek elegendő forrással az állagmegóváshoz és a fejlesztések elvégzéséhez

A kerékpáros turizmus nemzetközi fejlődését nagyban elősegíti, hogy Horvátország 2013. július 1. óta az Európa Unió tagja, így a két ország közötti határátlépés a gyakorlatban megszűnik. Ennek eredményeként a kerékpárosok is gyakorlatilag akadálytalanul, megállás nélkül léphetnek át egyik országból a másikba, ám a határátkelő helyek száma kicsit alacsony.

**A projekt megvalósulásának eredményeként tovább erősödhet a Horvátország és Magyarország között fennálló rendkívül jó kapcsolat.** E mellett a projekt megvalósulása ösztönzője is lehet újabb a határokon átnyúló gazdasági és civil együttműködéseknek.

A falusi turizmus megteremtése és fejlesztése elengedhetetlen feltétel a kerékpáros turizmus fejlődésének, mivel a kerékpáros közlekedési forma erősen kapcsolódik a nomád, vidékies jelleghez, mely sokkal inkább jelen van egy apró, eldugott vidéki faluban, mint egy nagyvárosban. A falvakban nyíló szállások, panziók a térségben jelen levő kereskedelmi szálláshely kedvezőtlen eloszlását is nagyban megváltoztatná, hiszen az érintett területen jelenleg csak a nagyobb városokban, kiemelkedő turisztikai célpontokban működnek minőségi szálláshelyek (Pécs, Eszék, Siklós, Villány). A vidékies jelleg igen jellemző a projekt által érintett területekre, ez az egyik legnagyobb vonzereje a tájnak, ám a nagyszámú mezőgazdasági művelés alatt álló földek ezt negatívan befolyásolják, ronthatják a táj szépségét, változatosságát.

A helyi, térségi fejlesztésekhez gyakran hiányzik az önerő, melynek legfőbb oka az egész világot érintő gazdasági válság. 2008 előtt a sok jól működő vállalkozás egy része a nehéz pénzügyi helyzet bekövetkezése miatt tönkrement, illetve olyan súlyos anyagi helyzetbe került, hogy a saját fenntartásának költségeinek előteremtése is nehézséget okoz, így nincs lehetőségük és tőkéjük segíteni, támogatni a helyi fejlesztéseket. A kerékpárút megteremtése ezt a folyamatot is elősegíthetné, hiszen a vállalkozások egy része a turizmushoz, kereskedelemhez, illetve a kiszolgáltató és szolgáltató szektorhoz kapcsolódik, amelyek az ideérkező turisták számának növekedésével újra fellendülhet.

Mindenképpen segíteni kell a helyi vállalkozók vállalkozási kedvét, különböző képzések, tréningek, előadások keretén belül megmutatni nekik a fejlesztésben rejlő lehetőségeket, illetve rámutatni azokra a szolgáltatásokra, amelyek különösen a kerékpáros turisták számára kedvezőek.

A szálláshelyek és a vendéglátó egységek mellett a színvonalas szolgáltatások mennyisége is rendkívül alacsony a térségben. Kiemelkedő a Villányi borturizmus, a Harkányi Termálfürdő, illetve Mohácsi busójárás, ami viszont csak egy hetet érint az évben. Emellett természetesen kiemelkedő Pécs, mint kulturális központ szerepe. **A másik probléma, hogy nincsen kialakult, egységes turisztikai „csomag”, hiszen a legtöbb esetben nem összehangoltak a meglévő szolgáltatások.** A kerékpáros turizmus fejlesztéséhez mindenképpen hozzájárul a falusi turizmus fejlesztése is, de a kerékpárutak tervezésénél figyelembe kellene venni a meglévő és prosperáló attrakciókat, valamint a kevésbé ismert értékeket is.

A humán-erőforrás képzése szempontjából fontos, hogy a koordináción kívül a kerékpáros turizmushoz hozzátartoznak a különböző kerékpártúrák. Az útvonalak kialakítása már megtörtént, rendkívül változatos utakon (Kastélytúra, Háromfolyó-kerékpártúra, Borút kerékpártúra) vehetnek



részt az ide látogatók, ám a megfelelő vezetés hiányzik. **A jól működő biciklis utak megszervezéséhez és levezényléséhez szakképzett túravezetők szükségesek**, ezért erre kiemelt hangsúlyt kell fektetni, a megfelelő képzési struktúrát kialakítani, odafigyelve arra is, hogy a túlkínálat miatti negatív helyzet jöjjön létre.

A projekt által érintett területen a kerékpáros turizmus fejlesztését a felsorolt gyengeségek nehezítik, ám ezek közül sok problémában ott rejlik a fejlődés lehetősége, a jelenleg negatív tényezők könnyen átfordíthatóak pozitívba. A bicikli utak építése önmagában is remek kezdeményezés, hiszen a helyiek közlekedését is megkönnyíti, valamint olyan jellegű, új bevételi forrást jelenthet, amelynek hatása a gazdaság összes területére kihat.

Összességben elmondható, hogy a kerékpáros turizmus fejlődésnek indult és óriási lehetőségeket hordoz magában mind a turizmus, mind az egészség, a gazdaság és az élet egyéb területein. Fontos az összefogás, az egységes és komplex turisztikai csomagok kialakítása, az emberek egészségtudatosságának növelése. Jelen projekt nagyban hozzájárulhat a térség kerékpár- és általános turizmusának fejlődéséhez, fejlesztéséhez, alap lehet további fejlesztések generálásához és növelheti a térségben élő emberek és szervezetek határon átnyúló kapcsolatának mennyiségét és minőségét, valamint a határon átnyúló komplex turisztikai termékek kialakítását.

## 7. Források:

- A Kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiája - Önkormányzati Minisztérium Turisztikai Szakállamtitkársága megbízásából készítette az EconoConsult Kft és a COWI Magyarország Kft. (2009)
- Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013,
- 1000 milliárd dolláros bevétel a turizmusból (<http://vilagszam.hu/cikkek>)
- Turisztikai terméktervezés és fejlesztés, Pécsi Tudományegyetem (2011)
- Magyar Turizmus Zrt. – Kerékpáros Turizmus Háttéranyag (2009)
- ADFC Radreiseanalyse (2008)
- [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)
- [www.kerekvaros.hu](http://www.kerekvaros.hu)
- [http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g\\_v%C3%A9dett\\_term%C3%A9szeti\\_ter%C3%BCleteinek\\_list%C3%A1ja](http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_v%C3%A9dett_term%C3%A9szeti_ter%C3%BCleteinek_list%C3%A1ja)
- <https://www.ksh.hu/>
- <http://www.EuroVelo.com/en>
- <http://ptkk.baranya.com/>
- Dunántúli kerékpáros turizmus a jövő tükrében, készítette: Berendy Brigitta, 2006
- <http://hu.wikipedia.org/wiki/P%C3%A9cs>
- <http://hu.wikipedia.org/wiki/Esz%C3%A9k>
- <http://kerekparosklub.hu/>
- Kerék-pár a várospolitikában, konferencia, 2010
- IPA Cross-Border Bike Project – Helyzetelemzés
- <http://www.csorotnek.hu/download.ashx?type=file&id=2760>
- <http://www.kerekparut.com/?q=hu/node/34>
- Pécs Megyei Jogú Város és környéke hosszú távú térségi közlekedésfejlesztési terve - Pécs M.J. Város Önkormányzata megbízásából készítette a COWI Magyarország Kft. (2010)
- Kerékpárturisztikai szakértőkkel készített személyes interjúk.
  - o Dr. Novotny Iván – korábban több kerékpárturisztikai egyesület vezetője,

- Benovics Gábor - Kerékpáros túraszervező, jelenleg is több kerékpáros projekt szakmai vezetője, a Helian NaTour ügyvezetője
- Mata Csaba - Velosophie kerékpáros közösségi tér vezetője
- <http://www.dbhte.hu/index.php/hirek/266-villany-nagyharsany-kozotti-kerekparut-atadasa>
- [http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/kerekparut\\_vezet\\_a\\_komloi\\_kistersegben](http://www.turizmusonline.hu/aktualis/cikk/kerekparut_vezet_a_komloi_kistersegben)
- <http://turistautak.hu/tracks.php?id=29720>
- <http://ptkk.baranya.com/barbicut/3-HarkSik.htm>
- <http://www.kerekvaros.hu/kesz-a-dravaszabolcsi-kput/>
- [http://www.dravapartihaz.hu/harom\\_folyo.pdf](http://www.dravapartihaz.hu/harom_folyo.pdf)
- <http://ptkk.baranya.com/dok/villboly.pdf>
- <http://www.balcsi.net/kelet-balatoni-kerekpartura.html>
- <http://www.bkk.hu/bubi/abubi/>