

SZAKDOLGOZAT

Ágoston Cintia Anett

2023



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem
Szent István Campus
Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Intézet
Fenntartható Turizmus Tanszék
Turizmus-vendéglátás alapképzési szak

Kerékpáros rendezvények helyzete és fejlesztési távlatai

Belső konzulens:	Dr. Kovács Ernő egyetemi docens
Belső konzulens intézete/tanszéke:	Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Intézet Fenntartható Turizmus Tanszék
Készítette:	Ágoston Cintia Anett ELM5VN Nappali tagozat

Gödöllő
2023

Tartalom

1. Bevezetés.....	5
2. A kutatás elméleti háttere.....	7
2.1. Kerékpáros turizmus értelmezése.....	7
2.2. Kerékpáros turizmus.....	7
2.3. Kerékpározás fontossága.....	8
2.3.1. Egészségmegőrző hatása.....	8
2.3.2. Közlekedési fontossága.....	9
2.3.3. Környezetkímélő hatása.....	10
2.4. Magyarország kerékpár turizmusa.....	10
2.4.1. Földrajzi adottságok.....	10
2.4.2. Kerékpáros útvonalaink.....	10
2.4.3. Fejlesztési távlatok.....	12
2.4.4. A COVID-19 hatása a kerékpáros turizmusra.....	15
3. Kerékpáros események.....	16
3.1. Kerékpáros rendezvények kezdetei.....	17
3.2. Kerékpáros rendezvénytípusok.....	19
3.3. Versenyek szervezése.....	21
3.3.1. Humán erőforrások.....	21
3.3.2. Partnerek/szponzorok.....	24
3.3.3. A média.....	24
3.3.4. A technikai részek.....	25
3.3.5. Csapatok és egyéb résztvevők elszállásolása.....	26
3.3.6. Akkreditáció.....	27
4. Saját kutatás bemutatása.....	28
4.1. Kvantitatív kutatási módszer.....	28
4.2. Kvalitatív kutatási módszer.....	40
5. Konklúziók, javaslatok.....	42
6. Összefoglalás.....	45
7. Irodalomjegyzék.....	47
7.1. Könyvek, kiadványok, beszámolók.....	47
7.2. Cikk.....	47
7.3. Internetes források.....	48
8. Ábrajegyzék.....	49

9. Mellékletek.....	50
9.1. A kérdőív melléklete	50
9.2. Tam Csillával készült interjú melléklete	52
10. Függelék	55

„Kerékpározás közben megismered az ország domborzatát, hiszen minden emelkedőn és lejtőn át kell küzdened magad.”

– Ernest Hemingway, Nobel-díjas író

1. Bevezetés

A szakdolgozatom témaválasztása a kerékpáros turizmusra esett, azon belül is a kerékpáros rendezvényekre, eseményekre. Számos ember részére fontos a kerékpár megléte, mivel sokan járnak munkába/iskolába vele, olcsóbb és környezetkímélőbb alternatívája a közlekedésnek, helytakarékosabb. Remek sportolási lehetőséget nyújt, akár hobbi, vagy versenyzői, rendszeres túrázói szinten, miközben egészségmegőrző szerepet is betölt. A kerékpáros programok segítenek abban, hogy egyrészt népszerűsítsék magát a biciklizést, másrészt egy adott desztinációra pozitívan tud hatni (például gazdaságilag, imázsra). Magyarország kiváló természeti és épített adottságokkal rendelkezik a kerékpáros turizmushoz, ami vonzóvá teheti a biciklis események szervezését, látogatottságát. Célom, hogy bemutassam a kerékpáros rendezvényszervezés egyik formáját, a versenyeket. Egy jól megszervezett verseny nagy tömegeket tud megmozgatni, valamint a versenyek után akár többen szívesebben kerékpároznának a hétköznapiakban is.

Többek között azért választottam ezt a témát, hiszen családomon belül édesapám és édesanyám is részt vettek rendszeresen versenyeken, túrákon. Én a szurkoláson kívül érdeklődve figyeltem a háttérfolyamatokat a szervezők oldaláról, emellett minden évben részt vettem segítőként a ceglédi kerékpáros rendezvényeken, amíg ott éltem. Véleményem szerint ez egy nagyon érdekes téma, aminek nagyon sok rétege van. A versenyeken, valamint egyéb hasonló programokon remek hangulat uralkodik, összehozva egy olyan közösséget, akiknek mindene ez a sportág, nem csoda tehát, hogy engem is megragadott ez a világ, pedig előtte nem kedveltem a biciklizést. Tapasztalatként elmondhatom, hogy egy jól megszervezett rendezvény hatással lehet az ember korábbi véleményére, megváltozhat tőle.

Először is, a kerékpáros turizmust szeretném bemutatni, mint a kutatásom elméleti háttere, majd a kerékpározás fontosságáról fogok bővebb információt adni. Majd áttérek Magyarország kerékpáros turizmusára, fejlesztési távlataira. Következőleg rátérek a kerékpáros eseményekre, típusaira, aztán a versenyekre rátérek külön. A dolgozatomat egy saját kutatással fogom zárni, amiben a felállított hipotézisemet szerettem volna megvizsgálni. Kvantitatív és kvalitatív

kutatási módszereket használtam a hipotézisem eldöntésére. A hipotézisem a következő: a kerékpáros rendezvények mostani minősége eléri azt a szintet, amivel nagy mértékben hozzá tud járulni a kerékpáros turizmus fejlődéséhez.

2. A kutatás elméleti háttere

2.1. Kerékpáros turizmus értelmezése

Több megfogalmazás is létezik a kerékpáros turizmus fogalmával kapcsolatba, de még nincsen általánosan elfogadott definíciója.

Az Európai Parlament megbízásából 2012-ben készült tanulmány (The European Cycle Route Network EuroVelo, 2012) azt érti kerékpáros turizmus alatt, amikor az utazók kerékpárral közlekednek szabadidős céllal. Ezen belül az alábbi fő rendszertani besorolásokat emeli ki:

- kerékpáros szabadidős célú utazás (legalább egyéjszakás tartózkodással járó utazás, amelynek fő motivációja a kerékpározás),
- utazás közbeni kerékpározás (napi kerékpáros kirándulások az utazás során, amelyek az élmény részét képezik), valamint
- egynapos kerékpáros kirándulás (legalább háromórás, szabadidős célú, otthonról tett kerékpáros kirándulás).

Egy másik definíció alapján: „a kerékpáros turizmus olyan tevékenység, amely a kerékpározáson részben mint közlekedési módon, részben mint kikapcsolódási formán alapszik, és turisztikai szolgáltatások igénybevételével, további 24 órán túli, lakóhelyen kívüli tartózkodással jár” (Farkas & Balogh , 2001).

Egy újabb definíció szerint: „a kerékpáros turizmus speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő, kerékpárral történő utazást jelöli. A kerékpározás integráns része a turisztikai élménynek”. (EconoConsult Kft.; COWI Magyarország Kft., 2009)

„A kerékpáros turizmus definíciószerűen napon belüli vagy többnapos lakóhelyen kívüli tartózkodás, utazás, amelynek során a kerékpározás, mint szabadidős tevékenység és helyváltoztatási mód alapvetően és jelentős részben meghatározza a turisztikai élményt. Ez magában foglal minden olyan eseményt vagy tevékenységet, amelynek során az egyén számára az jelenti a legfőbb vonzerőt, hogy egy adott helyet az élmény részét képező kerékpárral keres fel” (Jászberényi , et al., 2018)

2.2. Kerékpáros turizmus

A kerékpárt az emberiség a XIX. század óta használja, többek között közlekedési eszközként, sporteszközként és szabadidős célokra is. A kerékpáros turistákat motiválja a

természetközelség és a rekreáció egyvelege, nem mellesleg a közlekedés egyik fenntarthatóbb formája. A kerékpáros turizmusban a vonzerő maga a táj, és az infrastruktúra: kerékpárút, kiépített pihenők, szolgáltatások. Egy előadás szerint: „Erre a fajta aktív turisztikai termékre jellemző, hogy fizetőképes, jó anyagi háttérrel rendelkező vendégréteget vonz, akik a minőségi szolgáltatások hatására visszatérő vendégekké válnak, illetve más turisztikai szolgáltatásokat is szívesen igénybe vesznek.” (Kovács, et al., 2022) Jellemző, hogy a kerékpárturisták más turisztikai szolgáltatásokkal is kiegészítik utazásokat, például wellness-, gasztro- és borturizmussal. A kerékpáros turisták jellemzői: leginkább 40-55 év közöttiek, magasabb végzettséggel és jövedelemmel rendelkeznek, természetközeli élményekre vágyanak, párban vagy kisebb létszámú csoporttal utaznak, a szállást maguk foglalják le, az utazást önállóan intézik el. Továbbá a turista lakóhelyén kívül kerékpározik, mint szabadidős tevékenység; kerékpározás során turisztikai attrakciókat, desztinációkat keresnek fel (pl. természeti/épített örökség, kulturális elemek); használják a turisztikai háttér- infrastruktúrát, valamint szolgáltatásokat vesznek igénybe.

A kerékpáros turizmusnak három alapvető típusát lehet megkülönböztetni. Az első a kerékpáros vakáció, a második az üdülési kerékpározás, a legutolsó pedig a rövid kerékpártúrák. A kerékpáros turisták motivációját alapvetően három fő kategóriába sorolja a CBI (Tóthné Kardos, 2017) 2015-ös kutatása: „aktív (amikor a szabadidő eltöltésének fő célja a kerékpározás), versenyzés (célja a különböző kerékpár kategóriásban történő megmérettetés) és rekreáció (szabadidős pihenés alatt egyéb más program melletti lehetséges opció).”

2.3. Kerékpározás fontossága

2.3.1. Egészségmegőrző hatása

A kerékpározásnak megannyi pozitív egészségügyi hatásaival nagyjából mindenki tisztában van, de szeretném részletezni.

Ha valamilyen kalóriaégető edzéstípusra vágyunk, a biciklizés tökéletes választás lehet, amivel a fogyást és az alakformálást előlehet segíteni megfelelő életmód és táplálkozás mellett. Állóképességünket és erősségünket is javíthatjuk közben, valamint izomtömeget is tudunk növelni, főleg a lábakban. Könnyű edzési forma, nem igényel nagy technikai tudást, ezáltal az emberek nagyrésze képes lehet űzni ezt a sportot.

Testi hatások mellett a mentális egészségünket is javítja. Ideális szabadtéri sport, stressz és szorongás csökkentő, önértékelés és önbizalom növelő, elősegíti a jobb alvást, szellemi képességek javulnak.

A légzésre, a vérkeringésre és a tüdőre szintúgy pozitív hatással lehet. A javuló vérkeringés, a szaporább légzés miatti oxigéndús véráram természetes módon javítja az agy vér ellátását. Ezáltal nő az ember terhelhetősége, állóképessége, immunrendszere. Segíthet az öregedés jeleit lelassítani, tehát fiatalon tarthat.

„Nagyon sok betegség prevenciójában, illetve gyógyításában használják. Például szívbetegséggel, reumás és légzési problémákkal küszködő betegek számára remek rehabilitációs eszköz. De a gerincbántalmakkal küszködők esetében, vagy a térdízületműtétek utáni rehabilitációban is nagy sikerrel alkalmazzák. Ezek a tények alátámasztják a kerékpározás jelentőségét. Nemhiába szükségesek ezért például olyan kerékpáros rendezvények, amiknek célja a biciklizés népszerűsítése széles körben, főleg fiatalok számára.” (Prof. dr. Borbély & Dr. habil. Müller, 2015)

2.3.2. Közlekedési fontossága

A kerékpár közlekedés szempontjából is nagyon hasznos. Gyorsabb és hatékonyabb, mint az autó rövidtávon, igaz ez függ a forgalomtól, és az adott helyszín infrastrukturális jellemzőitől is. A biciklik gyártása sokkal kevesebb nyersanyagot igényel, emiatt olcsóbb, könnyebben szerelhető és lecserélhetőbb, mint egy autó. A kerékpár nemcsak idő-, hanem helytakarékos is. Sokkal kisebb, mint egy gépjármű, így könnyebben elhelyezhető, szűkebb utcákban könnyebb vele a közlekedés. Tárolási szempontból is helytakarékosabb, az utcákon megannyi kerékpártárolót találhatunk, legtöbb esetben ingyenesek. Könnyen transzportálható közlekedési eszköz, hiszen több tömegközlekedési eszközre is felvihetjük felár ellenében, valamint autókra is felszerelhető. Egyes Európai országokban a fő közlekedési eszköz a kerékpár, az utak állapota és kialakításuk is erre utal. Hollandia a világ vezető kerékpáros nemzete, nemhiába hiszen például Amszterdamban a lakosság 38%-a kerékpározik minden nap, több mint 35 ezer kilométernyi különálló kerékpárúttal rendelkezik. (Renate, 2015) A kormány és a munkahelyek támogatják, hogy a lakosok ezt a közlekedési eszközt használják. Hollandiában a kerékpározás nem csak közlekedési mód, hanem életstílus is. Akinek nincs saját kerékpárja, azon segíthet a közösségi kerékpármegosztó rendszerek megléte, mint például a MOL Bubi közbringarendszer. Lehet azonban néhány negatív tényezője egyesek számára (önbizalomhiány, autósokkal való negatív viszony, infrastrukturális problémák).

2.3.3. Környezetkímélő hatása

A kerékpár igazán környezetbarát jármű. Nincs szükség üzemanyagra a működtetéséhez, emiatt nem bocsát ki káros anyagokat a levegőbe. Kisebb ökológiai lábnyomot hagy, és zajszennyezés se lép fel. Ha már megválna az ember a régi bicikliétől, szinte teljes egészében újrahasznosítható. A kerékpáros infrastruktúra kiépítését tekintve is olcsóbb, hiszen keskenyebb utakat kell hozzá kialakítani, kevesebb anyagból. A kerékpáros életstílus a fenntartható fejlődés és környezettudatosság népszerűsítését is segíti, az ember közelebb érezheti a természetet magához, ha kétkeréken fedezi fel a körülötte lévő világot.

2.4. Magyarország kerékpár turizmusa

Hazánkban az aktív turizmus felé egyre nagyobb érdeklődést mutatnak az emberek, ezen belül is főleg a kerékpározás és a természetjárás felé. Az országunk a fejlődő piacok közé sorolható a kerékpáros turizmus szempontjából, így még sok a hiányosság e területen, azonban felkerült a kerékpáros nemzetek közé. Egy 2018-as felmérés szerint a felnőtt lakosság 70%-a szokott kerékpározni, 17%-a pedig elsődleges közlekedési eszközként használja, valamint a túlnyomó nagyság támogatja a biciklis infrastruktúra-fejlesztést.

2.4.1. Földrajzi adottságok

Magyarország adottságai nagyszerűek a kerékpáros turizmus szempontjából, azonban még kihasználatlannak tekinthető. Az ország számos látványos tájjal, domborzattal, valamint épített örökséggel rendelkezik, ami miatt több változatos attrakciót is megtudnak tekinteni a tekerni vágyók. A kerékpáros túrák feltételei így széles körben, akár családoso, akár az idősebb korosztály számára is adottak az ország domborzati viszonyainak köszönhetően. Magyarország éghajlata lehetővé teszi azt, hogy akár 6-8 hónapig kerékpározásra alkalmas szezon jöjjön létre, a csapadékos napok száma viszonylag alacsony, csapadékmaximum május-júniusban, valamint az ősz folyamán következik be, ami hatással van a szezonhosszára. Magyarországon mind a négy nagy tavunk körbe kerékpározható, ezek a desztinációk sokak számára populáris helyszíneként szolgálnak. „A Tisza-tó és a Balaton önálló turisztikai régióként is képviseltetik magukat, ezért ezeknek a kerékpáros turisztikai fejlesztése fontos volt, mert a szezon meghosszabbításának egyik eszköze lett.” (Prof. dr. Borbély & Dr. habil. Müller, 2015)

2.4.2. Kerékpáros útvonalaink

Jelenleg 9100 km hosszúságú kerékpáros úthálózat áll a turisták rendelkezésére, melyből 4000 km önálló kerékpárút, 5100 km kijelölt kerékpárút. (Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési

Központ koordinálásával, 2023 február) Ezek közül a leghíresebb talán az Eurovelo hálózat (teljes nevén az Európai Kerékpárút Hálózat) 4 szakasza. Ezek név szerint: az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig futó EV6; a Kelet-Európai EV11; a Vasfüggöny útvonalú EV13, illetve a legújabb útvonal, Közép-Európai vizei EV14. Az Eurovelo hálózat teljes hossza 93021 km, ebből hivatalosan 45000 km áll készen a kerékpározók felé. Az Eurovelo hálózatot az ECF (European Cyclists' Federation) hozta létre 1997-ben annak érdekében, hogy nagyon magas minőségű útvonalakat működtessenek egész Európa szerte. Az útvonalak fejlesztését és működtetését a kormányok, az önkormányzatok, a civil szervezetek és a szolgáltatók végzik. (Keller, 2021)



1. ábra Az Eurovelo hálózat forrás:

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/ad/EuroVelo_Routes_2020.svg/800px-EuroVelo_Routes_2020.svg.png

Aki valamilyen általa kedvelt téma szerint szeretne utazni, annak megfelelő választás lenne a tematikus utak. Az útvonalak tematikus szempontú tervezésének fontos eleme, hogy feltárják a különböző célcsoportokat, és motivációs igényeiket feltárják. A tematikus utak kialakításának indokoltsága abban áll, hogy egy adott térségben turisztikai terméket létrehozzanak több turisztikai vonzerő, attrakció összekapcsolásával. A kerékpáros turizmust összelehet kötni tematikus túraútvonalakkal. Történelmi, gasztró, természeti, kulturális, sportos és wellness útvonalakkal.

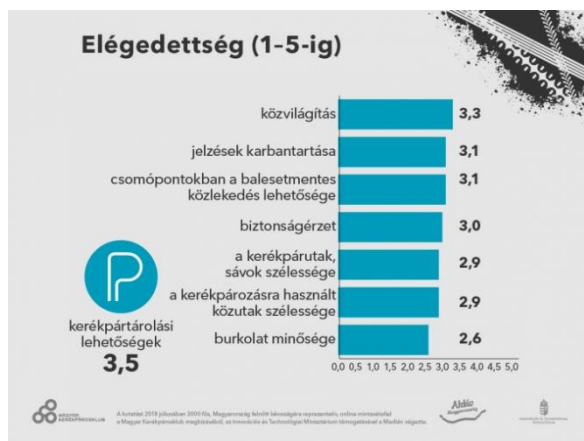
2.4.3. Fejlesztési távlatok

A magyar kerékpárutak állapota még mindig el van maradva sok helyen a potenciáltól, sok szakasz rekonstrukcióra és áttervezésre szorul. A kerékpáros turizmushoz szükséges a megfelelően kiépített infrastruktúra, valamint a szuprastruktúra is. A kerékpáros utak fejlesztése hozzájárul a turistaforgalom emelkedéséhez és megtartásához, azonban a turisztikai célú kerékpáros útvonalak hazai rendszere még mindig hiányos számos helyen (térkép, szerviz, összefüggő utak, táblarendszer, kerékpártárolók, pihenőhely, szállás, kerékpárkölcsonzók, közbringarendszer). A frissen publikált Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 tervei szerint a cél: összesen 15.000 km hosszúságú jó minőségű, az Országos Területrendezési Tervben szereplő gerincútvonallal és Eurovelo hálózattal egybefüggő kerékpárosturisztikai hálózatok kialakítása. A stratégiában szereplő tervek megvalósításának becsült költsége 248 milliárd forint, ebből 117,35 milliárd forintot szánának a turizmus rekreáció fejlesztésére. (Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ koordinálásával, 2023 február)

Megvalósításhoz szükséges forrás	
Mindennapi kerékpározás	110,37 milliárd Ft
Turizmus rekreáció fejlesztése	117,35 milliárd Ft
Közlekedésbiztonság javítása	16,36 milliárd Ft
Horizontális intézkedések	3,89 milliárd Ft
Összesen:	247,97 milliárd Ft

1. táblázat A Nemzeti Kerékpáros Stratégia költségvetése 2023-2030 időszakra forrás: Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030

Egy 2018-as felmérés szerint (Magyar Kerékpárosklub, 2018) a magyar felnőtt lakosság 70%-a szokott kerékpározni, 17%-a pedig elsődleges közlekedési eszközként használja. Ebben a kutatásban 3000 fő vett részt. A felmérésben résztvevők túlnyomó nagysága támogatja a biciklis infrastruktúra-fejlesztést. Kimutatták azt is, ha ezek a fejlesztések megvalósulnának, akkor 79% valószínűleg, vagy nagyon valószínűleg tartják, hogy többet használnák a kerékpárt. A megkérdezettek véleményei elég kritikusak lettek: Az útburkolatok minőségével és a kerékpározásra használandó utak szélességével a legelégedetlenebbek a bringások.



2. ábra Magyar Kerékpárosklub 2018-as kutatás Forrás:

https://kereparosklub.hu/storage/images/imagecache/680px_szeles/MK-median%20infografikak%2B-12.jpg

Arra a kérdésre, hogy mi tenné vonzóbbá a kerékpáros közlekedést, a legtöbb ember a jobb kerékpáros infrastruktúra mellett voksolt, majd az autóvezetőkkel való jobb együttműködésre. Ez a felmérés fényt vetített arra, hogy igenis szükség van arra, hogy még jobban foglalkozzanak a fejlesztésekkel a politikusok, az önkormányzatok, ugyanis van létérvénye.

Fontos szerepe van a kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztésének is, ami segíti a célcsoportok megnyerését, azzal, hogy igényeiket kielégítő szolgáltatásokat tudnak igénybe venni. A szolgáltatásokba beletartoznak: a kerékpáros útvonalak mentén található pihenőhelyek, kerékpártárolók, kerékpárköcsönzők, csomagmegőrzők, kerékpárosbarát szálláshelyek-és vendéglátóhelyek, szervizek, kerékpármegosztó rendszerek. Ilyen szempontból a hazai útvonalak jelentős hiányosságokat mutatnak. A 2030-as stratégia ezen pontjának célja: ezen szolgáltatások számának és minőségének növelése. Elkezdődött az országos szintű kerékpáros minősítő rendszer létrehozása, jelenleg 300 szolgáltató közreműködésével. Ez egy egységes kritériumrendszer alapján működő minősítési rendszer, amit a MAKETUSZ (Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség) hozott létre és működtet. A feltételeket 5 különböző szolgáltatói kategóriába rakták (attrakció, kemping, magán-és egyéb szálláshely, szálloda és panzió, vendéglátóhely), ahol kötelező és opcionális kritériumokat határoztak meg. A legfőbb pont mindegyik szolgáltatónál, hogy kerékpárosbarát szemléletet kövessenek, ennek megfelelően fogadják a kerékpárosokat. Egyéb kötelező kritériumok mindegyik szolgáltatónak: biztonságos kerékpártárolás, ingyenes ivóvíz biztosítása, ingyenes információs csomag a kerékpáros útvonalakról, szolgáltatásokról, elsősegély csomag, javító készlet vagy együttműködés egy térségi szerelőműhellyel. Egyéb nem kötelező kritériumok közé tartozik (minimum 3 vagy 5 pontnak viszont kötelező teljesülnie) például: e-bike töltési lehetőség, kerékpárszállítás, kerékpár vagy ruha tisztítási lehetőség, túravezetés,

kerékpárkölcsonzés, WC használat, legalább 6 hónapos éves nyitvatartás. Opcionális kritériumok teljesítését tekintve minél több teljesül az adott opciók közül, annál pozitívabban hathat az adott szolgáltatóra, mivel minden egyes megvalósuló ponttal egyre inkluzívabbá válik a kerékpárosok fele. Kerékpáros központok létesítése is segítséget nyújt a kerékpározók számára, egy komplex szolgáltatási csomaggal, amit egy adott ponton vehetnek igénybe. Szolgáltatásai közé ugyanúgy beletartoznak az útvonal információk, kerékpárkölcsonzés, szervíz, csomagszállítás, még túrák és csomagajánlatok is foglalhatóak. Jellemzően azokban a térségekben, városokban érdemes kialakítani, ahol a kerékpáros turizmus nagy részét képezi a turisztikai kínálatnak.

Az egyre erősödő digitalizációs korszakban létre kell jönnie egy naprakész, fejlett, egységes kerékpáros információkkal rendelkező adatbázisnak, ami képes kielégíteni egy portálon vagy applikáción keresztül a szükséges tudnivalókat. Az egységes applikációnak képesnek kell lennie útvonaltervezésre, navigálásra, tartalmaznia kell a kerékpározható utakat, a szolgáltatói hálózatot, mindenki számára nyilvánossá kell tenni. Ilyen adatbázis a BalatonBike365 is, ami elérhető weboldalon, vagy applikáción keresztül. A projekt 2019 áprilisában indult a Magyar Kerékpáros Szövetség vezetésével. A projekt célja az volt, hogy létrehozzon egy egész térségre kiterjedő, hálózatos komplex kerékpáros fejlesztést. A projekt eredményei: kitáblázott útvonalak és pihenőhelyek, tematikus túrák, szolgáltató központok (Balatonföldvár, Keszthely, Balatonfüred). Az applikáció és a webhely olyan információkkal rendelkeznek, amelyek lényegesen megkönnyébbítik a turisták helyzetét a megtervezéssel kapcsolatban. Elérhető az összes túraútvonal, menetrend információk (vonat, hajó), olyan szolgáltatások, mint például szállás, szervíz, wellness, vendéglátóhelyek, látnivalók. A Balaton környéki bringázást az is egyre attraktívabbá teszi, hogy tavaly elkészült a Budapest-Balaton kerékpárút, amivel gépkocsi nélkül is el lehet jutni a „magyar tengerre”. Ez hazánk két legnagyobb idegenforgalmi célpontját köti össze közvetlen. A győztes útvonalat úgy alakították ki, hogy látványosságokat is beleintegráltak (például Biatorbágyi viadukt, Etyeki szőlővidék). (Balatonbike365, 2019)

Az elmúlt időszakban nagy előre lépést jelentett az e-bike, azaz az elektromos kerékpárok megjelenése. Az elektromos rásegítésnek hála egyre többen vállalkoznak kerékpáros túrákra, mivel akár az emelkedőkkel és kihívásokkal teli útvonalakat is könnyebbé teszi. A következő években ez egyre népszerűbb módja lehet a kerékpározásnak.

2.4.4. A COVID-19 hatása a kerékpáros turizmusra

A COVID-19 járvány 2019 decemberében tört ki, ami gyökeresen megváltoztatta az emberek mindennapjait. A járvány a turizmusra negatívan hatott, a leginkább érintett ágazatok közé tartozott. Ám nem minden turisztikai ágazatra hatott negatívan, hiszen, a kerékpáros turizmus a járvány igazi „nyertese” volt. Ennek oka egyrészt a bevezetett korlátozások, emiatt az embereknek korlátozott mozgásterük volt, de a szabadban való sportolás támogatott volt. Másrészt az utazási korlátozások, határ lezárások miatt, a belföldi úticélok váltak vonzóvá.

Az aktív turizmus világszerte és Magyarországon is egyre népszerűbb kikapcsolódási forma, ami a testre és lélekre is pozitív hatással van. Ez felértékelődött a pandémia időszakában, az emberek természetközeli élményeket kerestek, egyénileg, vagy akár kisebb csoportokkal. A kerékpár remek lehetőséget nyújtott, hogy egyénileg, vagy kiscsoportokban kapcsolódjanak ki az emberek, a természetben, lehetőleg távol a többi embertől. A munkába járók élete a pandémia korszakában megváltozott, a vírus szinte lehetetlenné tette, hogy az emberek tömegközlekedési eszközökön összezsúfolódjanak. Eerre jelentett alternatívát a kerékpározás, aminek környezetkímélő hatása is még jobban felértékelődött.

3. Kerékpáros események

A kerékpáros rendezvények fogalma: „olyan jelentős nemzeti vagy nemzetközi kerékpárosversenyek, teljesítménytúrák vagy egyéb kerékpáros rendezvények, programok, amelyek valamilyen téma vagy esemény alapján kerülnek (akár évről évre) megrendezésre. Hatásuk többszempontról is jelentős, ugyanis a közvetlen eseményen való részvétel mellett a kísézőcsaládtagok és egyéb érdeklődők, nézők által is hozzájárulnak a helyi gazdaság erősödéséhez (lásd: Tour de France). A kerékpáros események közé sorolhatjuk a konferenciákat, műhelytalálkozókat és egyéb szakmai eseményeket is.” (EconoConsult Kft.; COWI Magyarország Kft., 2009)

A kerékpáros rendezvények közvetlen vagy közvetett módon befolyásolják a kerékpáros turizmust. Közvetett módon a róluk szóló hírek, közvetítések, médiavisszhang érhetnek el célokat, például a kerékpározás népszerűsítése, valamint elérheti leendő résztvevőit. Közvetlen módon pedig, ha a turista, versenyző, támogató kifejezetten az esemény kedvéért utazik az adott helyszínre, ott több napot tölt el, vagy az esemény maga is több napos (pl. rendszeres túrák, tömegsportrendezvények, versenysorozatok). A nézőt „passzív” kerékpáros turistának is nevezhetjük, hiszen nem vesz részt aktívan a versenyen, de a kerékpáros turista jellemzői azonban ugyanúgy realizálódnak.

A kerékpáros sportokat a svájci székhelyű UCI (Union Cycliste Internationale) irányítja, szabályozza, valamint az adott ország hivatalos kerékpár szövetsége.

A kerékpáros eseményeknek több fajtája létezik, a legismertebb rendezvények közé a versenyek tartoznak. 3 nagyverseny teszi ki az UCI Grand Tour-t, amik a legrangosabb versenyek a világon: Tour de France, Giro d' Italia, és Vuelta ciclista a España.

A Tour de France a világ legismertebb és egyes források szerint a legnehezebb versenye, amit még az is ismer, aki nem a sport szerelmese. A részvétel meghívásos alapon működik, tipikusan 20 professzionális csapatból vesz részt rajta, csapatonként 9 fővel. A megmérettetést minden év júliusában, 3 héten keresztül át tartják Franciaországban és egy határos országban. Évenként változik az útvonal, de a végcél mindig Párizs, a távolság körülbelül 3600 km. Először 1903-ban került megrendezésre, amit a kerékpárversenyző és sportíró, Henri Desgrange szervezett. A legelső év óta minden évben meg lett tartva, kivéve az I. és II. világháború alatt politikai feszültségek végett. A korai kezdetekben még bárki benevezhetett, nem csak profikat vonzott be, hanem amatőröket is.

A Giro d'Italia a Tour de France után a legrangosabb körtúra, szintén évente rendezik meg és 3 héten át tart. Nevéből kiindulva Olaszország ad helyszínt ennek a versenynek, de környező vagy távolabbi helyeket is érinthetnek. Legelőször 1909-ben rendezte meg Emilio Camillo Costamagna, aki Európa legrégebben működő sportnapilapjának, a La Gazzetta dello Sportnak volt a főszerkesztője. Ez a verseny tavaly, 2022-ben Magyarországon rajtolt. 3 futamon kellett a versenyzőknek részt venni a magyar szakaszon. 195 km-es Budapest-Visegrád szakasszal vette kezdetét május 6-án, majd másnap egy 9,2 km hosszú egyéni időfutammal folytatódott Budapesten a Hősök terétől a Budai Várig, majd az utolsó napon startolt a Kaposvár-Balatonfüred mezőny.

A Vuelta ciclista a España a harmadik legjobb körverseny a világon. Szintén 3 héten keresztül zajlik Spanyolországban, de érinthet más országokat is. Ez a verseny az előbbi 2 verseny mintájára jött létre 1935-ben. A verseny 2-3 időfutamból és több hegyi futamból áll, a végcél mindig Madrid. A verseny augusztusban kezdődik és szeptemberben ér véget.

3.1. Kerékpáros rendezvények kezdetei

Az első hivatalos verseny 1868. május 31-én, Párizsban került sorra. A táv 1200 méter volt, a Parc de Saint-Cloud területén, ezt a versenyt egy James Moore nevezetű angol ember nyerte meg. A rákövetkezendő évben, 1869-ben került megrendezésre az első olyan verseny, ami 2 város között zajlott le (Párizs-Rouen). Ezt szintűgy James Moore nyert meg, a 135 km-es távot 10 óra 25 perc alatt teljesítette. Ezek után lettek elterjedtek az országúti versenyek egész Európa területén, de nem mindenhol ez a fajta verseny lett a standard. Angliában ugyanis az utak állapota nem tette lehetővé az országúti versenyzést, ezért a kerékpáros sportok inkább az időmérésre fókuszáltak. A versenyek népszerűségének terjedése a kerékpárok fejlődéséhez is hozzájárult. Az Egyesült Államokban az első hivatalos kerékpáros verseny 1878. május 24-én került megrendezésre. A korai amerikai versenyek szinte mindegyike épített pályákon zajlott le, az 1890-es években több mint 100 olyan versenypálya készült, ami földből, cementből vagy fából állt. Több professzionális versenyző is megfordult ezeken a pályákon, amik főleg nagyobb városokban voltak megtalálhatóak (pl. Boston, Salt Lake City, Los Angeles).

A versenyek fejlődése az 1890-es években kezdődött el, mivel jóval javultak az utak állapotai, és az egynapos versenyek, amiket a mai napig is megrendeznek (pl. Párizs-Roubaix verseny) is térnyerést kaptak. Franciaország után Belgiumban, Olaszországban és Spanyolországban is térnyerést kaptak a kerékpáros versenyek. 1903-ban jött létre a mai napig is a leghíresebb biciklis verseny, a Tour de France.

Olimpiai sportággá 1896-ban vált, először csak a férfiaknál. 1900-tól vehettek részt először nők ezen az eseményen, de országúti számban csak 1984-től, pálya-kerékpározásban pedig 1988-tól versenyezhettek. A Mountain Bike, mint versenyszám az 1996-os Atlantai Olimpíán lett elérhető mind a férfi, mind a nő versenyzőknek.

Megépítésre került a Millenáris Velodrom, amit az 1896-os millenniumi ünnepségekre készítettek, és megfelelt az olimpiai létesítmények követelményeinek is. Sokan ezt a helyszínt tartják a magyar versenysport bölcsőjének, hiszen a kerékpárosokon kívül használták még focisták, hokisok, tornászok is.

Magyarországon a biciklizés a késői 1800-as években vált népszerűvé, főleg az arisztokraták körében. Az első magyarországi verseny 1894-ben került megrendezésre Budapesten a Tattersall-pályán, mint országos bajnokság. Ezen a futamon az első helyezettnek járó díjat Schwab Béla nyerte el. Ugyanabban az évben tartották az első magyar távolsági versenyt, ami Budapest és Pécs között tartottak meg. A versenyzőknek több mint 200 kilométeres szakaszt kellett megtenniük. A versenyek hatására a 19. század végén már több mint száz kerékpáros egyesület jött létre hazánkban, kiadták a „Magyar biciklisták” magazint is, amelyben többet közt a futamokról, és annak eredményeiről is írtak. Ezzel együtt a kerékpáros infrastruktúra is dinamikus fejlődésbe kezdett, több kerékpárpálya épült ki aszfaltból. Megépítésre került a Millenáris Velodrom, amit az 1896-os millenniumi ünnepségekre készítettek, és megfelelt az olimpiai létesítmények követelményeinek is. Sokan ezt a helyszínt tartják a magyar versenysport bölcsőjének, hiszen a kerékpárosokon kívül használták még focisták, hokisok, tornászok, korcsolyázók is, valamint itt játszott először nemzetközi mérkőzést a magyar labdarúgócsapat. A Millenáris-pályán igen aktív kerékpáros élet folyt, azonban mára már elavulttá vált. Egy forrás szerint: „A XIX. század végén huszonegy elsőosztályú kerékpáros pálya, száz egyesület, valamint egy nagyon jól működő szövetség létezett Magyarországon. Az újságok tudósítottak a versenyekről, és a képes magazinok is szívesen foglalkoztak a biciklis szabadidőtöltéssel.” (Kawęcki, 2020)



3. ábra Így versenyeztünk régen és most, források: https://holkereparozzak.hu/images/kepek/sport/2022/ giro-d-italia/ujra_nem_hasznalhato/image-860870.jpg <https://storage.googleapis.com/welove-media/65/fortepan-19687.exact1980w.jpg>

3.2. Kerékpáros rendezvénytípusok

A legismertebb kerékpáros rendezvénytípus a verseny. A versenyeken a résztvevőknek lehetőségük van „erőpróbán” részt venniük, ahol megmérettethetik magukat fizikálisan és mentálisan is. Ismertté válhatnak, valamint másokkal összemérhetik tudásukat. Közösségépítő hatása is van, hiszen több hasonló érdeklődésikörű ember tud találkozni. Magyarországon csak az az előkészített kerékpárverseny számít hivatalosnak, amit az MKSZ felvesz a versenynaptárába, ergo megfelel a versenyszabályzatoknak. Ezenkívül meg kell felelniük egyéb követelményeknek is (sportszakmai, minőségi, biztonsági, etikai követelmények). Lebonyolíthatják a szervezők így is a versenyeket, de nem lehet „hivatalos” versenyként titulálni sem a versenyzők, sem a szponzorok, sem a közvélemény számára. A résztvevők nem gyűjthetnek pontokat, sőt a versenyszerűen sportolók sportfegyelmi felelősség vonásra is számíthatnak.

Az MKSZ versenysportként 12 szakágat tart nyilván a mai napig (Magyar Kerékpáros Szövetség, 2023):

- országúti kerékpározás
- pálya-kerékpározás
- Mountain Bike Cross Country
- Mountain Bike Downhill
- cyclo-cross
- BMX
- BMX freestyle
- triál

- kerékpárlabda
- művészkerékpár

A következő típusú kerékpáros eseménytípusok a szervezett kerékpárutak. Ezeket az utakat magánszemélyek, utazási irodák vagy külön ezért létrejött cégek rendezik. Célja, hogy kis-vagy nagy csoportos kirándulásokat szervezzenek meg belföldön vagy külföldön egy programcsomag keretein belül ingyen, vagy fizetés ellenében. Bármelyik korcsoport képes lehet élvezni a kerékpáros túrákat a kisgyerekektől, a seniorokig, hiszen több nehézségűfokozatú és időtartamú létezik. A korcsoportok lehetnek akár összetettek, nemhiába kínálnak fel olyan túrákat, ahol akár az egész család részt vehet rajtuk. Ez egy jó lehetőség lehet azoknak, akik szeretik a kerékpározást, de nem sportolói, versenyzői szinten űzik. A túrán résztvevőknek céljuk: a csapatépítés, egyszerű kirándulás, városnézés, családi program. A kerékpáros túrák típusuk szerint lehetnek városnézéssel egybekötött biciklizés, egynapos túra valamilyen programmal egybefűzve (pl. kulturális) és többnapos túra. A többnapos túrán belül megkülönböztethetünk csillagtúrát, vándortúrát és körtúrát. Túraszervező vagy túravezető nem akárci lehet. Rendelkeznie kell releváns elméleti és gyakorlati ismeretekkel, jó kommunikációs és problémamegoldó képességekkel, motiválóképességgel. Ismernie kell az adott túraútvonalat és környezetét, a hozzáillő kerékpárfajtát, a látnivalókat és természeti kincseket. A jó problémamegoldóképesség elengedhetetlen, mert bármikor megtörténhet egy váratlan helyzet, vagy akár egy baleset is. 2022-ben létrejött egy olyan programsorozat, ami támogatta 95 ezer forinttal azokat, akik kerékpártúrát szerettek volna szervezni, ezzel is a kerékpározást szerették volna népszerűsíteni, és azt, hogy ezzel többen is nekivágjanak a túraszervezésnek. Pozitívum, hogy arra koncentráltak, hogy akár a kisgyerekekkel is megoldható legyen a túra, lehetőleg új és nem zsúfolt helyeken járjanak, valamilyen egyéb kulturális programmal is kedveskedjenek a túrázóknak. (Turizmus.com, 2022)

Kerékpáros események közé soroljuk még a szakmai találkozókat is, mint például a konferenciákat, műhelytalálkozókat. Ezeken az eseményeken általában a szakma nagyjai találkoznak abból az okból kifolyólag, hogy megvitassák, hogy hogyan is áll a kerékpározás helyzete, mik a fejlesztési távlatok, az aktuális trendek.

A kerékpáros kampányok olyan események, amiken nagyobb embertömegek gyűlnek össze egy közöl célért, ami lehet például a kerékpározás népszerűsítése, felhívhatja a figyelmet a hasznosságára, és a biztonságos kerékpározásra. A Magyar Kerékpárosklub egy olyan

szervezet, akik rengetek alkalommal szerveztek már sikeres kampányokat (például: „Bringázz a munkába”, „Bringázz a suliba”, „Együtt Közlekedünk”).

3.3. Versenyek szervezése

Egy rendezvény megszervezése meglehetősen körülményes és összetett feladat, minden tervezési pontra ügyelni kell ahhoz, hogy sikeres le lehessen bonyolítani. A nagyobb kerékpáros versenyek általános szervezésének és lebonyolítási lépteit, az UCI (Union Cycliste Internationale) által kiadott hivatalos Organisation Guide útmutatók által szokták végrehajtani, ami egy szakmai útmutató. A szervezőknek bizonyos szabályoknak meg kell, hogy feleljenek ahhoz, hogy legálisnak és profinak lehessen nevezni egy nívós versenyt.

3.3.1. Humán erőforrások

Mint minden eseményen, a versenyeken is kell lennie egy vagy több szervezőnek, aki kezébe összefut minden szál. A szervezőknek engedéllyel kell rendelkezniük az adott ország hivatalos szövetségétől, precízen kell végezniük feladataikat, hiszen ezen múlik az adott verseny, vagy akár maga az egész sportág hírneve, hitelessége. Számos ok motiválhatja a szervezőket: érzelmi kötelék, edukációs és szociális szempont, kultúra, valamint promóciós indok. Érzelmi kötelék abból fakadhat, hogy személyes köteléket táplálnak a sportág iránt, versenyzői múlt is lehet mögötte, és tovább szeretnék adni a kerékpározás iránti szeretet. Edukációs és szociális céllal szeretnék elérni, hogy megmutassák a versenyek létjogosultságát, hogy ezzel még több versenyt tudjanak szervezni, valamint a fiatalabb generációk bevonását is remélik. Számos ország kultúrájába a kerékpáros versenyek mélyen beleivódottak, gyakran tartják együtt helyi fesztiválokkal. Ami a turizmus szempontjából legjelentősebb, az a promóciós szempont, mivel ilyenkor az adott város, régió, ország média lefedettségére tesz szert. Ilyenkor az ide utazók megismerhetik az adott helyet, szolgáltatásokat vesznek igénybe, akár visszajáró vendégekké is válhatnak. Egy adott hely úgy is dönthet, hogy ők maguk szervezik meg a versenyt, és erre építik rá a turizmust. Hasonló elveket követnek azok a cégek is, akik reklámozni szeretnék terméküket, brand építést szeretnének, pozitív imázst építenének, emiatt szintúgy versenyeket rendeznek. A szervezők felelőssége mindenre (adminisztráció, pénzügyek, szabályok) és mindenkire kiterjed (partnerek, résztvevők, segítők, nézők). A legfontosabb, hogy a versenyek legyenek a lehető legbiztonságosabbak minden résztvevő számára, ha egy váratlan esemény fellép, annak megfelelően tegyen, a biztonságot előtérbe helyezve (pl. időjárási viszontagságok, balesetek). A szervezők írják meg a versenyek forgatókönyvét, ami alapján bonyolítják le azt.

Egy adott versenynek egy elnöke van, az ő feladata olyan embereket találni maga mellé, akik kellő szaktudással rendelkeznek ahhoz, hogy letudjanak bonyolítani egy rendezvényt. A kiválasztott emberekből, azaz a szekció menedzserekből áll össze az operatív csapat az elnök vezetésével. A szekció menedzserek együtt dolgoznak, egy szinten vannak.

Az operatív csapat					
Elnök					
Technikai szekció	Biztonsági szekció	Logisztikai szekció	Marketing szekció	Kommunikációs szekció	Adminisztrációs szekció

2. táblázat Az operatív csapat felépítése. Szerkesztette, forrás: UCI

Az elnök szervező is, ő állítja össze a projektet, felügyeli annak alakulását, a hozzá kellő költségvetést, gondoskodik a szekciók közötti gondatlan együttműködésről, képviseli a versenyt.

A technikai rész vezetőjének olyasvalakinek kell lennie, aki ért a kerékpáros versenyek technikai hátteréhez, tudja mik a szükséges alapok. Feladatai közé tartozik: a helyszín feltérképezése, az útvonal megtervezése a szabályoknak megfelelően, térkép elkészítése, a szükséges engedélyek beszerzése, a versenyzőket/csapatokat meghívni, transzportálni, és elszállásolni, létrehozni a verseny alatt a kommunikációt a többi részleggel.

A biztonsági szekció menedzserének a fő feladata, hogy a verseny a lehető legbiztonságosabban legyen lebonyolítva, ehhez kellő preparáció és hozzáértés szükséges. Felméri a verseny potenciális kockázatait, és felügyeli ezeket, a sporthatóságok szabályai szerint. Feladatai: meghatározza a verseny biztonsági lépéseit, kellékeit, evakuációs tervet vázol fel; felkeresi és beleegyezést, valamint kooperációt kér a biztonságért felelős hatóságoktól (pl. rendőrök, mentők), biztosítja a megfelelő forgalomirányítást a csapatok, a hatóságok, és a publikum számára, táblák elhelyezése a verseny helyszínén.

A logisztikáért felelős menedzsernek rendelkeznie kell tapasztalattal a logisztikai területén, főbb feladatai: elhelyezi, kivitelez, megszervezi a kellő építményeket (pl. dobogó, színpad, irodák, parkoló, pavilonok), kellékeket (wc, korlát, sorompó, biztonsági eszközök), technológiát (képernyők, kommunikációs központ, számítógépes központ), és szolgáltatásokat (catering, szálláshely, transzfer) úgy, ahogy azt a többi szektor menedzserrel lefixálták, és beszerezte a kellő engedélyeket.

A marketing menedzsernek tapasztalattal kell rendelkeznie a business területén, értsen a promócióhoz, eladáshoz. Főbb feladatai közé tartozik: keressen fel szponzorokat, hirdetőket, partnereket, győzze meg őket a verseny sikeressége felől, kössön velük szerződést. A megfelelő szponzorok és partnerek bevonása sikeressé teheti a versenyeket, valamint pénzügyi háttérrel biztosít.

Kommunikációs/média menedzser feladatai közé számít: kiterveli és végrehajtja a verseny népszerűsítését széles körben, felkeresi a médiát, valamint a publikumot közvetlen és közvetett módon, összeköttetésben áll az újságírókkal, biztosítja a sajtó munkájának működését, információ áradatokat megfelelően közvetíti, szoros összeköttetésben dolgozik a marketing menedzserekkel a verseny megfelelő profiljáért, kollaborál a partnerekkel a kölcsönös promóció érdekében.

A pénzügyi menedzsernek olyasvalakinek kell lennie, akinek van háttere a pénzügyekben, adminisztrációban annak érdekében, hogy a verseny költségvetése megfelelően alakuljon. Fő feladatai közé tartozik: megállapítja, felügyeli és menedzseli a költségvetést, elszámolásokat, költségek vezetése, elvégzi a munkaerő kifizetését, biztosítások előállítása (pl. baleseti, gépjármű biztosítás) az önkéntesek toborzása és alkalmazása.

A szervezőkön kívül, a megfelelő személyzet is elengedhetetlen, lehetnek akár önkéntesek, vagy akár fizetett alkalmazottak is. A szervezői csapat sokféle feladatot lát el, amit a szektor menedzserektől kapnak, feladataikat a verseny előtt, közben és után is elvégzik. Néhány cég csakis fizetett alkalmazottakat használ, bár ez igazán ritka, mivel a legtöbb verseny, ha csak lehet, önkénteseket alkalmaz. Az önkéntesek feladataik közé tartozik az információ továbbítás, a forgalomirányítás és a helyszínbiztosítás, térképek átadása, ezek lehetnek széleskörű vagy kisebb hatáskörű feladatok is. Az önkénteseket többféleképpen lehet toborozni: a verseny weboldalán, iskolákat és sportklubokat vonhatnak be, a szervezők akár a saját családtagjukat és barátait is elhozhatják. Általában az önkéntesek a sportág szerelmesei is, akik szívesen vesznek részt, csak hogy támogassák a kerékpározást, valamint, hogy ők is részesei lehessenek valami számunkra fontosnak. Ha nem is fizetett alkalmazottak, de általában valamilyen gesztussal „kifizetik” őket fáradságaikért, ez lehet akár étel, ital, ajándéktárgyak.

Egy verseny sem létezhet bíró nélkül, akinek az a feladata, hogy egy megadott sportszabályzat és protokoll alapján döntse el a végkimenetelt. A rajtért felelős bíró a hatályos szabályok szerint elrendeli a startot. Megállapítja, hogy a versenyzők kellő létszámban vannak jelen, a megfelelő állapotban, rajtszámmal, ruházattal és felszereléssel jelentek meg. A célért felelős bíró a

verseny célvonala közelében helyezkedik el, megítéli a beérkezők sorrendjét, valamint jogszerűségüket is. Alkalmaznak asszisztens bírót is, akik a verseny kurzus valamely szakaszán helyezkednek el, hogy biztosítják a szabályok betartását.

3.3.2. Partnerek/szponzorok

A partnerekkel és szponzorokkal kötött üzleti kapcsolat mindkét fél számára hasznos lehet. A sportesemény oldaláról költségvetési, dologi, szolgáltatási előnyöket, a másik fél számára pedig nyilvánosságot, pozitív márkaimázst, lehetséges profit növekedést ad.

A szponzorok több okból kifolyólag is választhatják ezt a marketingeszközt. A márkaismertség növelése az egyik legfontosabb cél a szponzorok részéről, és azzal, hogy a cég logóját láthatóvá teszik, a célközönséggel megismertetik a céget, és később vásárlókká válhatnak. A közönség megismerheti a márkát magán az eseményen, TV-n, rádión, interneten, valamint az esemény hivatalos oldalán keresztül. A márka logóját elhelyezhetik: a versenyzők ruházatán, táblákon, akadályokon, falakon, autókon. A szponzoráció sikerességéről megtudhatnak győződni úgy, hogy nyomon követik azon ügyfeleket, akik után növekedett a márkaismertség vagy a bevétel a szponzorációnak köszönhetően. Fontos a megfelelő értékek hangsúlyozása (pl. erő, kitartás, versenyszellem) a termékkel vagy szolgáltatással, ami egyezik a kerékpározás értékeivel is. Lehetőség szerint legyen releváns a sportághoz, például egy alkoholt forgalmazó cég nem biztos, hogy jó választás a sportág számára, azonban egy kerékpárokat forgalmazó cég már annál inkább beleillik a képbe.

3.3.3. A média

A média lefedettség elengedhetetlen a nagyobb kerékpáros versenyeken, hiszen így azok a nézők is betudnak csatlakozni, akik személyesen nincsenek jelen a versenyen, valamint a partnerek/szponzorok a nagy közönség elé tudják tární a márkájukat. A média jelen van az eseményen előtte, alatta és utána is. A szervezőknek fel kell keltenie a média érdeklődését, és rábírní őket, hogy vegyenek részt az eseményen közvetítőkként. Ezek a médiák lehetnek: sportmédia, helyi és regionális média, nemzeti és nemzetközi média, sajtóügynökségek. A sportmédia nevéből is kifolyólag sportszakmai szemszögből részletesen nézi az eseményt: a verseny történelmét, a kihívásokat, a csapatokat/versenyzőket, a pályát, a stratégiákat profi sportkommentátorokkal. A helyi média is foglalkozik a sport oldalával, de leginkább a verseny helyi dimenziójára koncentrál. A helyieknek hasznos tudnivalók: a rendezvény előkészületei, gazdasági előnyei, a helyszín, útlezárások, esetleges helyi versenyzők megemlítése, önkéntesek toborzása, híresebb emberek jövedele. Az általános médiát a sportágon kívül, érdekelheti a

turisztikai, gazdasági és szociális aspektusai a helyszínek. A kapcsolattartásért a média és kommunikációs menedzser felel, minden olyan információt, amely hasznos és felhasználható, biztosítani kell a médiának. A nagyobb versenyek előtt szokás tartani sajtótájékoztatót, amelyeken nagyközönség elé tárulnak a versennyel kapcsolatos információkkal, programtervekkel. Az online tér növekedésével, maga a verseny is létrehozhat online tartalmat, amit közvetíthet az interneten keresztül. Különböző platformok állnak rendelkezésre, ahol videókat, képeket, bejegyzéseket oszthatnak meg mindenki számára (pl. Youtube, Twitter, Facebook, TikTok). A közösségi média által még nagyobb nyilvánosságot kaphatnak, a felhasználók kapcsolatba léphetnek a versennyel, a versenyzőkkel, de akár más felhasználókkal is, akiket szintén érdekel a téma.

3.3.4. A technikai részek

A pálya kialakításában szerepet játszik az adott régió földrajzi adottsága, ami lehet síkság, dombság, hegység is. A verseny első szakaszának viszonylag könnyűnek kell lennie, annak érdekében, hogy a versenyzők hozzászokjanak a pályához, valamint motivációjukat ne szegje hirtelen a nehézség. Ezért lehetőség szerint nem ajánlott meredek emelkedőkkel kezdeni a versenyt. A cél viszont lehetőség szerint legyen minél érdekesebb a versenyzők és a nézők érdekében. A pályákat érdekesebbé és változatosabbá lehet tenni különböző elemekkel: emelkedők, hirtelen kanyarok, szűk utcák, nevezetes helyek, alagutak. Azonban a pálya kialakításnál érdemes figyelni olyan tényezőkre, amik biztonsági kockázatot jelenthetnek. Kerülni érdemes például a túl szűk, rossz állapotú, felújítás alatt lévő, fekvőrendőrkkel teli utakat. Emiatt is fontos az infrastruktúra megfelelő állapota, hogy kellő út legyen használható. A megfelelő pályaútvonal kiválasztásához a hatóságok segítségét is kérhetik a szervezők, az esetleges veszélyek kiküszöbölése miatt. A pálya bejárása, technikai jegyzetelés, és a térkép elkészítése hozzájárul a verseny menetrendjének kialakításához. Fel kell jegyezni a távolságokat, magasságokat és az emelkedőket. A verseny közben biztosítani kell az információk zavartalan átadását, annak érdekében, hogy a verseny kellőképpen menjen végbe. Ehhez kellő egy olyan rádiósrendszer, telefonrendszer, ami lehetővé teszi, az információk átadását a versenyen munkálkodók között.

Számos versenyhez tartozó gépjármű megléte is fontos, ami más-más részleghez tartozhat, és egy úgynevezett konvojt képez (együtt haladó járművek). Ezeket a gépjárműveket használhatják: a szervezők, orvosi csapat, a kerékpárosok csapata, szervízesek, szponzorok, média, hatóságok. A járművek végig kísérik a versenyzőket a célig, ezzel biztosítva a biztonságot, a szabálykövetést, szervízt. Fontos, hogy ezek a járművek ne zavarják meg a

versenyzőket. Érdemes egy technikai programfüzetet készíteni, és kiállítani a csapatok, versenyzők, szervezők, egyéb résztvevők részére, ami minden hasznos információt tartalmaz (térkép, kontaktok, zónák, időrend stb.). A startnál és a célnál ügyelni kell, hogy minden pontnak megfeleljen-e a zónák, minden szabályszerű.

3.3.5. Csapatok és egyéb résztvevők elszállásolása

A versenyzők, csapatok, egyéb résztvevők (bírók, média, stáb) megfelelő transzfer és elszállásolása a szervezők feladata és felelőssége. Általában a szervezők állják a költségeket (szállás, étel, ital, transzfer) a verseny végeztéig, de bizonyos okok miatt, ha tovább kell maradniuk a csapatoknak, akkor is. Érdemes a csapatokkal és a szállásadóval beszélni a számokról ki, milyen költségekért felel. Az ilyen problémák ugyanis a nem megfelelő kommunikációs képességről vall. Az alap szálláson és étkezésen kívül felmerülhetnek egyéb extra szolgáltatások (wellness, mosás, extra ételek, bár fogyasztás), amit illik a csapatnak állnia. Ha egyéb speciális feltételekre van szükségük a csapatoknak (például: bicikli mosásra, szervízre megfelelő helyszín, masszázs), akkor a szállással ezt egyeztetniük kell. A szervezők kiállíthatnak egy dokumentumot a csapat menedzsernek, hogy milyen tételeket fizetnek ki, így elkerülhető a félreértés.

A megfelelő elszállásolás tulajdonságai:

- tisztaság
- közelség az eseményhez
- praktikusság
- komfortosság
- az ételek megfelelő minősége (friss és alacsony kalóriájú ételek)
- nagy parkoló

Fontos, hogyha több szállást kell igénybe venni a résztvevők száma miatt, akkor ügyelni kell arra, hogy hasonló minőségűek legyenek, hiszen így igazságos a csapatokkal szemben. Ha a rendezvény helyszíne közelében nincs sok szállás, akkor prioritást élveznek a versenyző csapatok, a többi résztvevőknek távolabbi szállásokat kell igénybe venniük.

3.3.6. Akkreditáció

A versenyeken résztvevő embereket meg kell különböztetni a közönségtől, annak érdekében, hogy különböző jogosultságú zónákba bejussanak. Ez azért is fontos, mert ezzel kitudják szűrni azokat, akik a közönségből szeretnének valahova jogosulatlanul bejutni, ami szabályellenes.

Különböző jogosultsággal rendelkeznek a következők:

- szervezők, szervízesek, hatóságok
- versenyzők, csapatok, bírók
- média, kommentátor
- partnerek, szponzorok

Az akkreditációhoz szükséges eszköz a rendezvény kártya, a Pass. Az igazolható Pass-on rajta kell lennie a verseny nevének, dátumának, a logónak, az adott személy pozíciójának és jogosultságának. Általában a verseny előtt kerül ez kiosztásra, a helyszínen.

4. Saját kutatás bemutatása

Saját kutatásom arra szeretett volna választ találni, hogy a magyarországi kerékpáros rendezvények jelenlegi helyzete valóban nagy mértékben befolyásolják-e a hazai kerékpáros turizmust. Ennek az elemzésére egy kvantitatív (kérdőív) és egy kvalitatív (mélyinterjú) módszert választottam, ezekből pedig konklúziót vontam.

H_0 = A kerékpáros rendezvények mostani minősége eléri azt a szintet, amivel nagy mértékben hozzá tud járulni a kerékpáros turizmus fejlődéséhez.

4.1. Kvantitatív kutatási módszer

A kérdőíves kutatásomban arra szerettem volna választ keresni, hogy az átlag magyar ember milyen véleménnyel van a kerékpáros rendezvényekről. A kérdőívet elektronikusan töltötték ki a válaszadók a Google Űrlapok segítségével készítettem el, a válaszadásra 2023. szeptember 25. és október 9. között volt lehetőség.

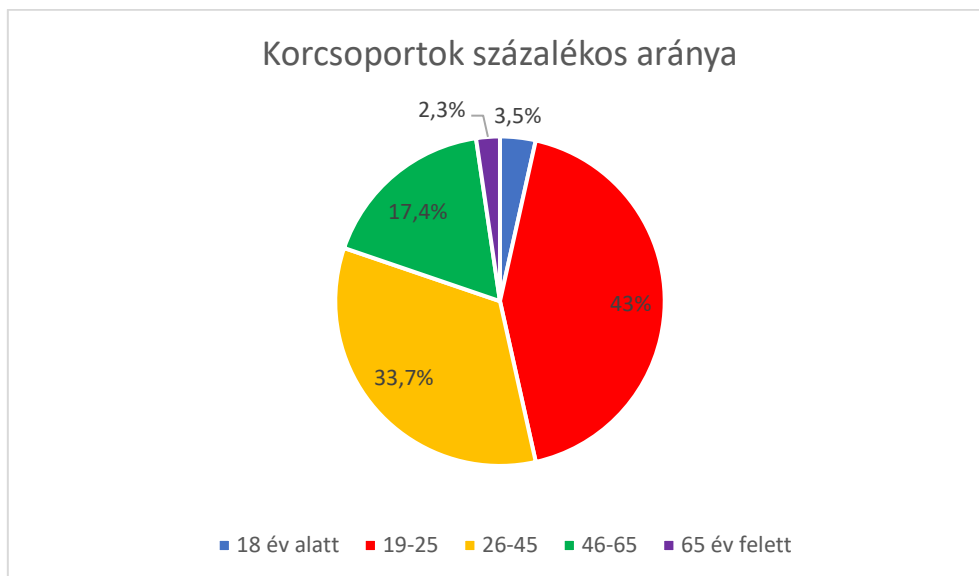
Először is, a demográfiai adatokra kérdeztem rá, nem volt kimondott demográfiai csoport, akikre szerettem volna szűkíteni, célom az volt, hogy az adott időintervallumban minél több válasz érkezzen be. A kérdőívet összesen 86 fő töltötte ki ($N=86$). A nemek megoszlása a következőképp alakult: 55 női (64%) és 31 férfi (36%) válaszadó.



4. ábra Nemek százalékos aránya (forrás: saját kérdőív)

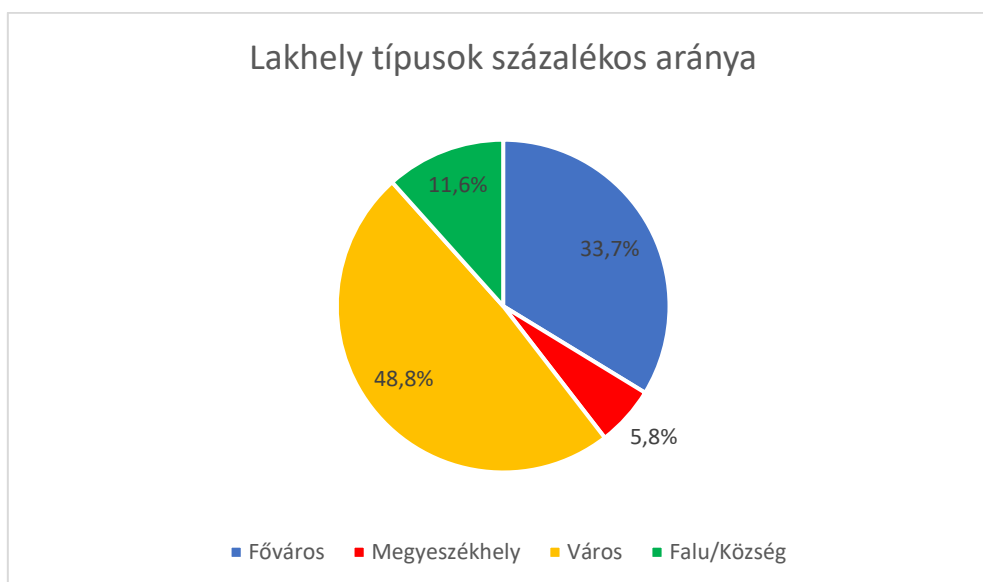
A válaszadók életkorát megvizsgálva: a többség a 19-25 évig terjedő korcsoportba tartozik 37 fővel (43%-kal), ezt követik a 26-45 év közöttiek 29 fővel (33,7%-kal), majd a 46-65 év

közöttiek 15 fővel (17,4%-kal). A kérdőívet 3 fő 18 év alatti (3,5%) és 2 fő 65 év feletti (2,3%) is kitöltötte.



5. ábra Korcsoporthoz százalékos aránya (forrás: saját kérdőív)

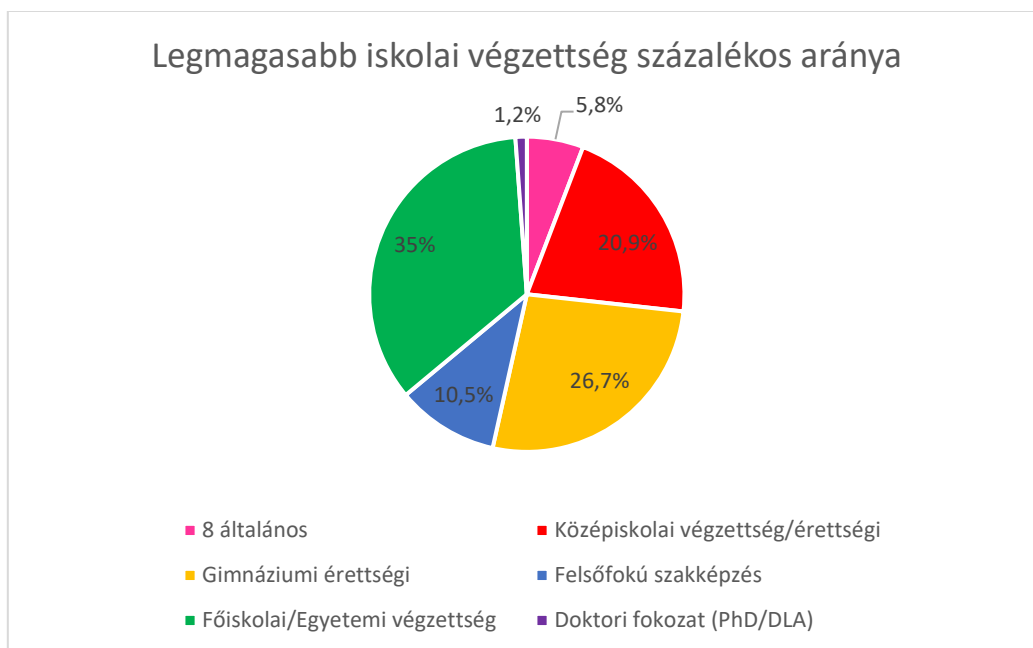
Lakóhelyüket tekintve a válaszadók kicsit kevesebb mint fele (48,8%) 42 fő városban lakik, majd ezt követik a fővárosban élők (33,7%) 29 fővel, majd a faluban/községben élők (11,6%) 10 fővel, megyeszékhelyen mindössze 5 fő lakik (5,8%).



6. ábra Lakhelyek százalékos aránya (forrás: saját kérdőív)

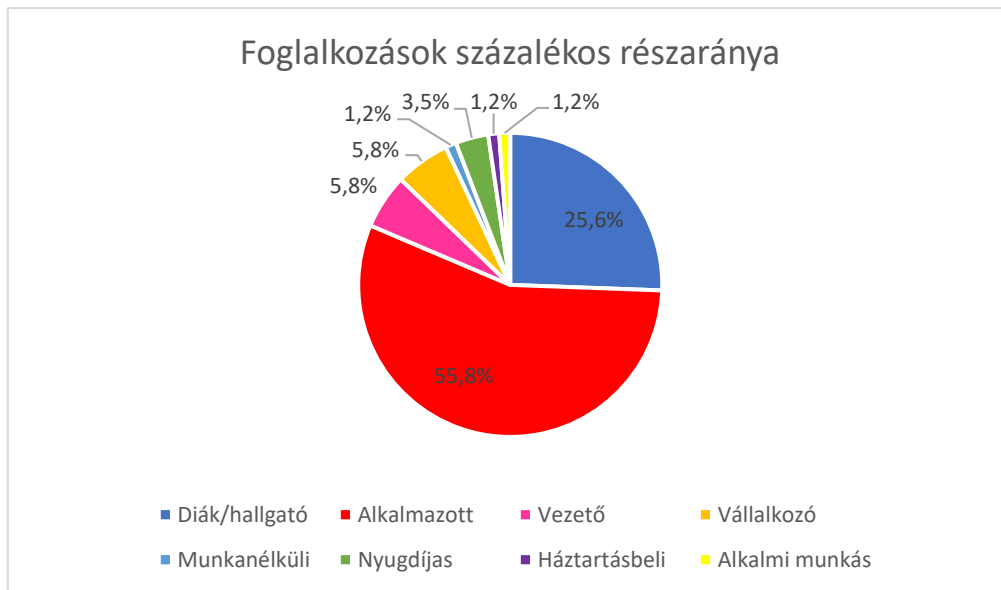
Az emberek iskolai végzettségüket tekintve eléggé sokszínűek. A legtöbb válaszadó főiskolai vagy egyetemi végzettséggel rendelkezik, pontosan 30 fő (34,9%). Őket követik a gimnáziumi érettségivel rendelkezők 23 fővel (26,7%), a középiskolai érettségivel/végzettséggel

rendelkezők 18 fővel (20,9%), majd a felsőfokú szakképzésűek 9 fővel (10,5%). A legkevesebb részarányúak a 8 általánossal rendelkezők 5 fővel (5,8%), majd mindössze 1 válaszadóval a doktori fokozattal rendelkezők (1,2%).



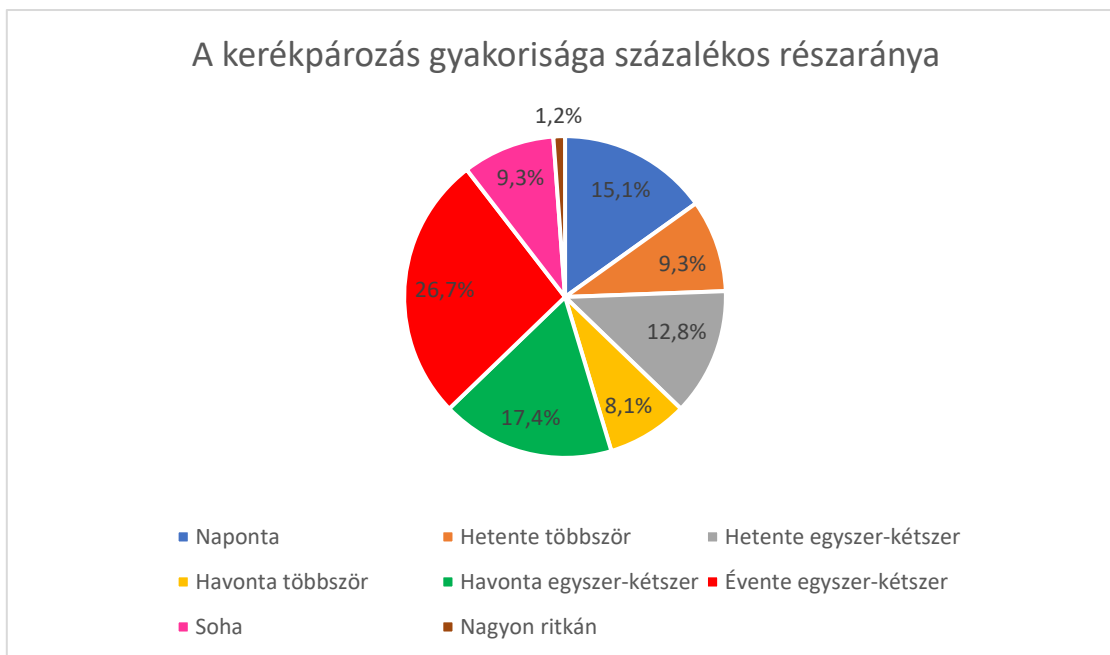
7. ábra Legmagasabb iskolai végzettség százalékos aránya (forrás: saját kérdőív)

A foglalkozásokat tekintve a válaszadók több mint fele, 48 fő (55,8%) alkalmazott, majd a diákok/hallgatók következnek 22 fővel (25,6%). A vezetők és a vállalkozók aránya megegyezik 5-5 fővel (5,8%-5,8%). Kisebb részaránnyal képviseltetik magukat a nyugdíjasok 3 fővel (3,5%), és választ adott 1 fő munkanélküli (1,2%), 1 fő háztartásbeli (1,2%) és 1 fő alkalmi munkás (1,2%).



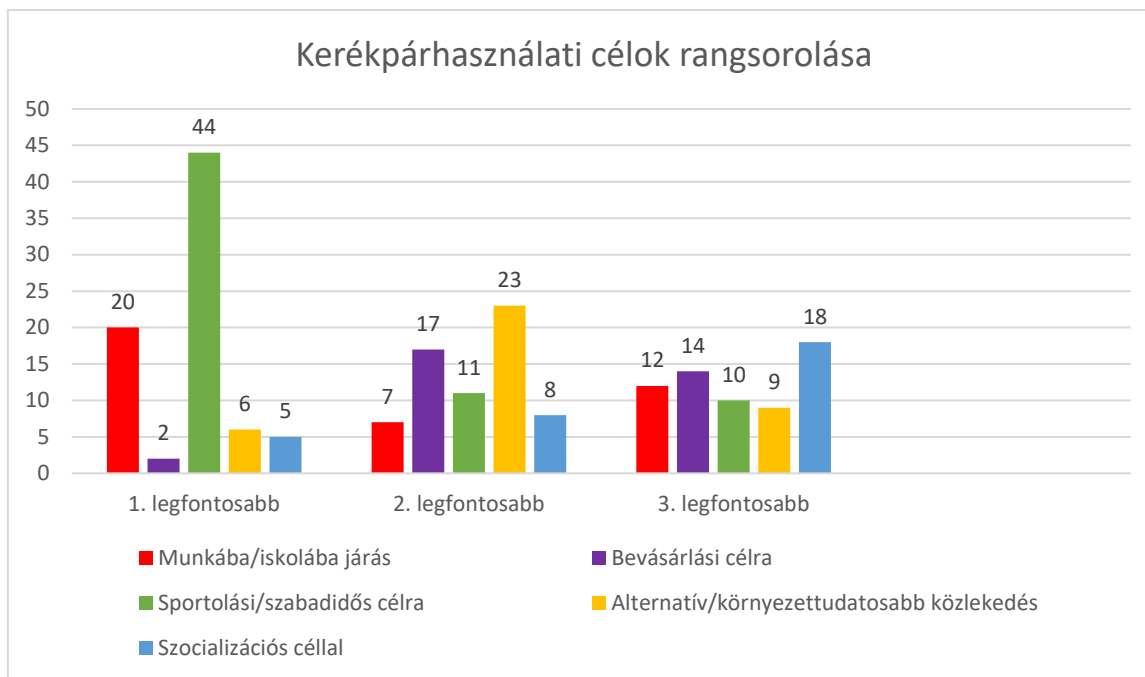
8. ábra Foglalkozások százalékos részaránya (forrás: saját kérdőív)

Az általános demográfiai adatok után, áttértem a kerékpározással kapcsolatos kérdésekre. Először is megszerettem volna tudni, hogy a kitöltők milyen gyakran ülnek kerékpárra. A válaszok eléggé eltérőek voltak. A válaszadók többsége 23 fő (26,7%) mindösszesen évente egyszer-kétszer kerékpározik. Ezt követi az a 15 fő (17,4%), akik legalább havonta egyszer-kétszer veszik igénybe a kerékpárt. A harmadik helyen áll az a 13 fő (15,1%), akik elmondásuk szerint minden nap kerékpároznak. 11 fő (12,8%) egyszer-kétszer kerékpározik a héten, és 8 fő (9,3%) akár hetente többször is. 8 fő (9,3%) érdekesmód még soha nem kerékpározott. 7 fő (8,1%) egy hónapban többször is kerékpárra száll, de nem heti rendszerességgel. 1 fő (1,2%) pedig úgy nyilatkozott, hogy ő még ritkábban kerékpározik, mint évente egyszer-kétszer.



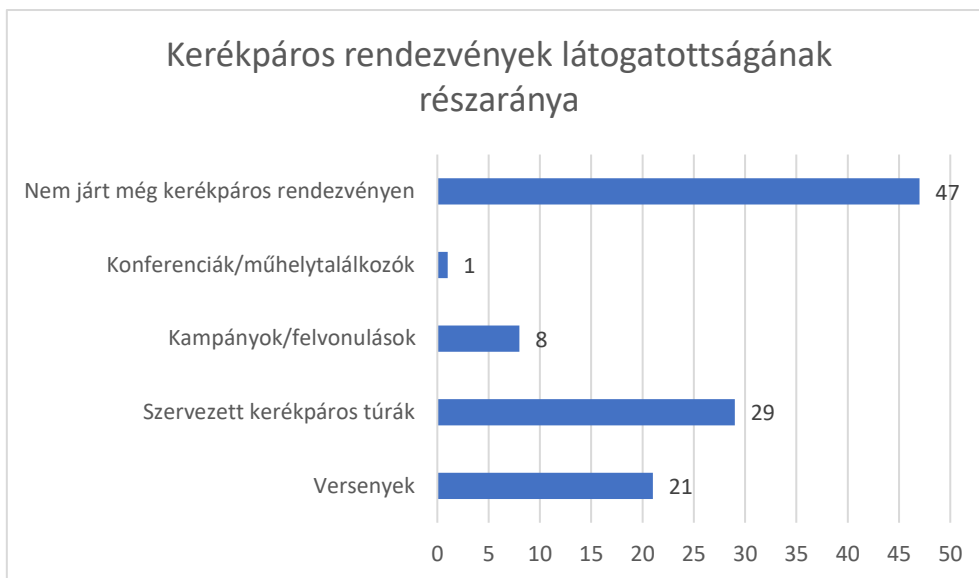
9. ábra Kerékpározási gyakoriság százalékos részaránya (forrás: saját kutatás)

A következő kérdésem a kerékpár használatra irányult. Mivel a kerékpárt több célra is használja az ember, ezért arra kértem a kitöltőket, hogy rangsorolják szerintük melyik cél számukra a legfontosabb. A következő pontokat adtam meg: munkába/iskolába járás, bevásárlási cél, sportolási/szabadidős céllal, alternatív/környezettudatosabb közlekedés érdekében, szocializációs céllal. A válaszadók többsége, 44 fő sportolási célra használja leginkább a kerékpárt, ami nem lehet meglepő, mivel remek edzési forma és sportág, megannyi egészségügyi előnye van. 20 fő elsődlegesen munkába/iskolába járásra használja a kerékpárt, ami azt jelentheti, hogy ez az elsődleges tömegközlekedési eszközük is. A második legfontosabb célként, a legtöbb válasz, az alternatív/ környezettudatosabb közlekedési módra érkezett 23 fővel. Feltételezhető, hogy azért nem tekintik az emberek elsődleges célként az alternatív közlekedési módot, mivel, ha sportolni, vagy iskolába, munkába járásra használjuk a kerékpárt, azzal már kíméljük környezetünket is. 17 főnek másodlagos a bevásárlási cél, 11 főnek pedig a sportolási szándék a másodlagos. 18 főnek a 3. legfontosabb szempont a szocializációs cél, számukra a kerékpárral kapcsolatos kikapcsolódás, baráti találkozók, közösségépítés szempontja talán a legkevésbé fontos.



10. ábra Kerékpárhasználati célok rangsorolása (forrás: saját kutatás)

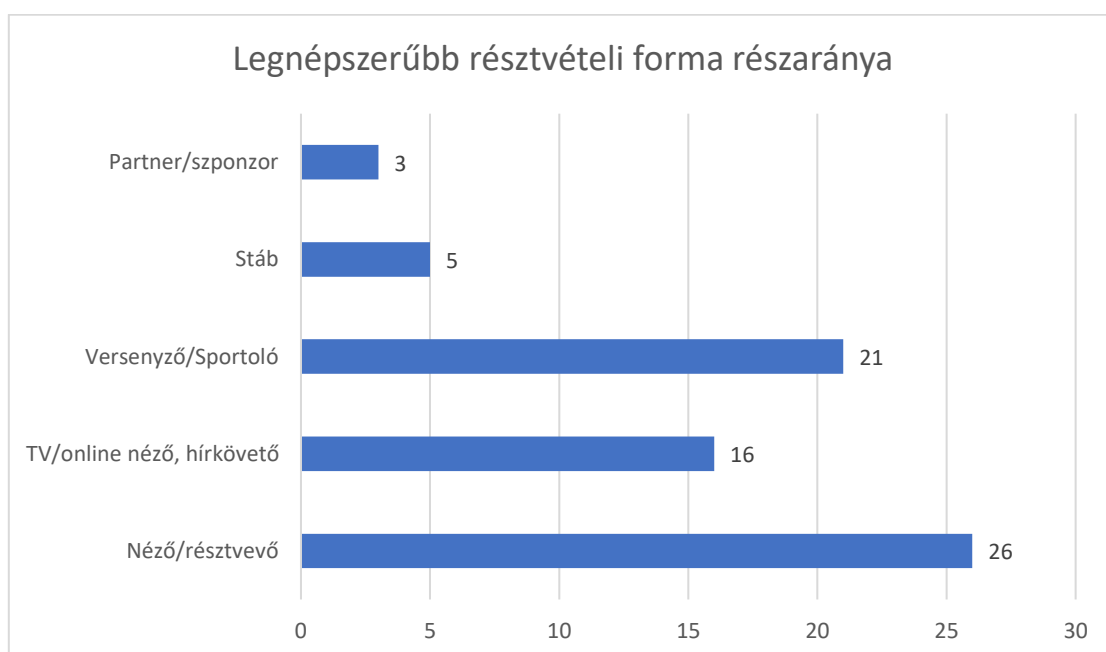
A kérdőívem fő kutatási pontjához érkeztem, ahol arra voltam kíváncsi, hogy a válaszadók, hogy vélekednek a kerékpáros rendezvényekről. Először is, megkérdeztem, hogy jártak-e már ilyenféle rendezvényeken, és ha igen, akkor milyen fajta rendezvény volt. A 8. ábrán azt láthatjuk, hogy a 86 válaszadóból 39 fő (45,3%) vett már részt valamilyen féle biciklis eseményen, a válaszadók többsége, 47 fő viszont még nem (54,7%). A 39 főből, 15 fő többféle rendezvényen is részt vett, 7 fő csak versenyen, 16 fő csak szervezett kerékpáros túrán, 1 fő pedig csak kampányon/felvonuláson járt. A legtöbben szervezett kerékpáros túrán jártak 29 fővel, majd ezt követik a versenyek 21 fővel, majd 8 fővel a kampányok/felvonulások, valamint 1 fő járt konferencián/műhelytalálkozón. Ebből az vehető ki, hogy a válaszadók közül a legnépszerűbbnek a szervezett kerékpáros túrákat tarthatják, a legkevésbé népszerűbbnek a konferenciákat/műhelytalálkozókat tarthatják. Erre az lehet a magyarázat, hogy a kerékpáros túrákat jóformán bárki igénybe veheti, lehetnek kezdők, fiatalok, idősebbek is, de konferenciákat leginkább a sport nagy szerelmesei, vagy szakmabeliek látogatják inkább.



11. ábra Kerékpáros rendezvények látogatottságának részaránya (forrás: saját kutatás)

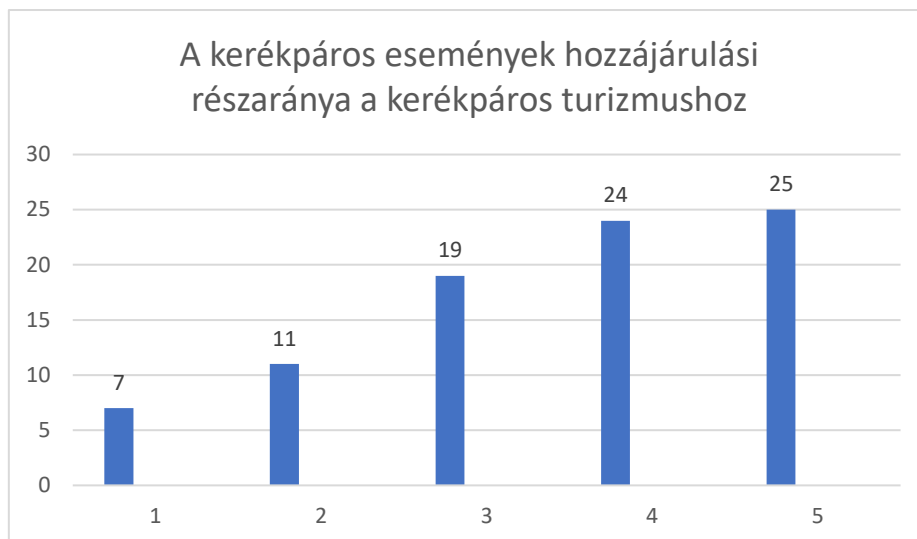
Akik az előbbi kérdésre azt válaszolták, hogy még nem jártak biciklis eseményen, megkértem őket, hogy írják le mi lehetett az oka ennek. Erre a kérdésre 37 fő osztotta meg véleményét, abból a 47 főből, aki azt jelölte meg, hogy nem járt még biciklis rendezvényen. Mivel a kérdezők okaira és érzéseikre voltam kíváncsi a témával kapcsolatban, emiatt ezt nyitott kérdésnek hagytam. 4 kategóriára bontottam fel a válaszokat. Először is, 13 fő nagyjából hasonló választ fogalmazott meg: a kerékpározás számukra hobbi, vagy szükséges a mindennapi életükhöz. Ezen válaszadóknak magára a kerékpározásra a motivációjuk meg van, de a kerékpáros eseményekre való ellátogatáshoz szükséges külön motivációjuk nincsen meg, az érzelmi kötélük semleges. A következő kategóriába az a 10 fő tartozik, akik nem szeretik a kerékpározást és/vagy nem szeretik a kerékpáros eseményeket. Nekik nincs meg a motivációjuk magához a kerékpározáshoz, valamint a kerékpáros eseményekhez, az érzelmi kötélük negatív. A 3. kategóriába az az 5 ember tartozik, akik információ/időhiány miatt nem látogattak még el ilyen eseményekre. Náluk megjelenik a motiváció magára a kerékpározásra, és a kerékpáros eseményekre is, az érzelmi kötélük pozitív. A 4. kategória az egyéb kategória, akik az előző 3 kategóriákba nem illettek be, ide 7 főt soroltam. Az ő okaik: 1 fő edzetlen hozzá, 2 fő még csak mostanában kezdett el kerékpározni, 1 fő nem tudja, 1 fő e-rollert használ, aminek még nincs versenye, 1 fő nem szeretne egyedül eljárni ilyen eseményekre, 1 fő pedig a vele járó tömeg miatt. Érdekes lehetne azt a 13 főt megcélózni azzal, hogy adjanak egy próbát, például egy versenynek akár nézőként, akár versenyzőként, mivel az alapmotivációjuk a kerékpározáshoz meg van.

A következő kérdés arra irányult, hogyha követtek már kerékpáros eseményt valamilyen formában, azt hogyan tették. Ez egy több választós nyitott kérdés volt, így több lehetőséget is megjelölhettek, illetve szabadon bővíthették. A 86 főből, 57 fő releváns választ adott, azonban 29 fő tartózkodott a kérdés megválaszolásától. A legtöbben nézőként, érdeklődőként vettek részt kerékpárral kapcsolatos rendezvényeken, a felmérés alapján ez a legnépszerűbb követési forma, mivel 26 fő (44,8%) jelölte ezt meg. Ezt követik azok, akik versenyzőként/sportolóként jeleskedtek, ez 21 főt (36,2%) foglal magában. 16 fő (27,5%) követi az eseményeket TV/online néző, hírolvasó formájában. Ebből arra következtethetünk, hogy a válaszadók jobban szeretnek személyesen helyben lenni, élőben megélni a biciklis rendezvényeket, mint TV/online nézőként. 5 fő (8,6%) részt vett már stábként, alkalmazottként is (például mint szervező, média, hatósági, catering, önkéntes). Partnerként/szponzorként pedig 3 fő (5,2%) vett részt.



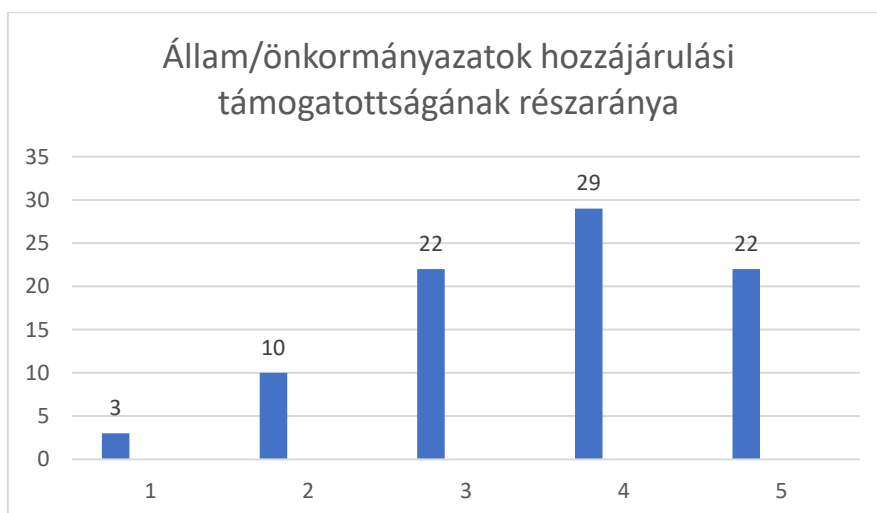
12. ábra Legnépszerűbb részvételi forma részaránya (forrás: saját kutatás)

A következőkben az volt a kérésem a válaszadókhoz, hogy saját meglátásuk szerint rangsorolják a kerékpáros események hozzájárulását a kerékpáros turizmushoz, egy 1-5 terjedő skálán (1- egyáltalán nem, 5-nagy mértékben). Ennél a kérdésnél elég nagy volt a megosztottság, viszont a legtöbben, 25 fő (29%) ötösre és 24 fő (28%) négyesre értékelte a hozzájárulást, míg 19 fő (22%) hármásra, 11 fő (13%) kettesre, 7 fő (8%) pedig egyesre értékelte. A diagram adatai alapján a kerékpáros események hozzájárulási átlagos értékelése a kerékpáros turizmus fejlődéséhez 3,57, azaz a közepesnél egy kicsit jobban.



13. ábra Kerékpáros események hozzájárulási részaránya a kerékpáros turizmushoz (forrás: saját kutatás)

Egy kerékpáros rendezvénynek azon is múlhat a sikeressége és fejlődése, hogy az állam vagy az adott önkormányzat milyen mértékben támogatja, kap-e pénzbeli hozzájárulást. Erről kérdeztem az embereket, nekik erről vajon mi lehet a véleményük. Egy 1-től 5-ig terjedő skálán értékelhették a válaszadók, szerint ez mennyire mérvadó. Az ábrán az látható, hogy a megkérdezettek 33,7%-a, azaz 29 fő négyesre értékelte az állam, valamint az önkormányzatok támogatási fontosságát. 22 fő (25,5%) szerint ötös fontosságú, de szintén 22 fő szerint (25,5%) viszont csak hármas fontosságú. A diagram alapján az állam/ önkormányzatok fontossága átlagos értékelés 3,66, a közepesnél kicsit jobban fontos.



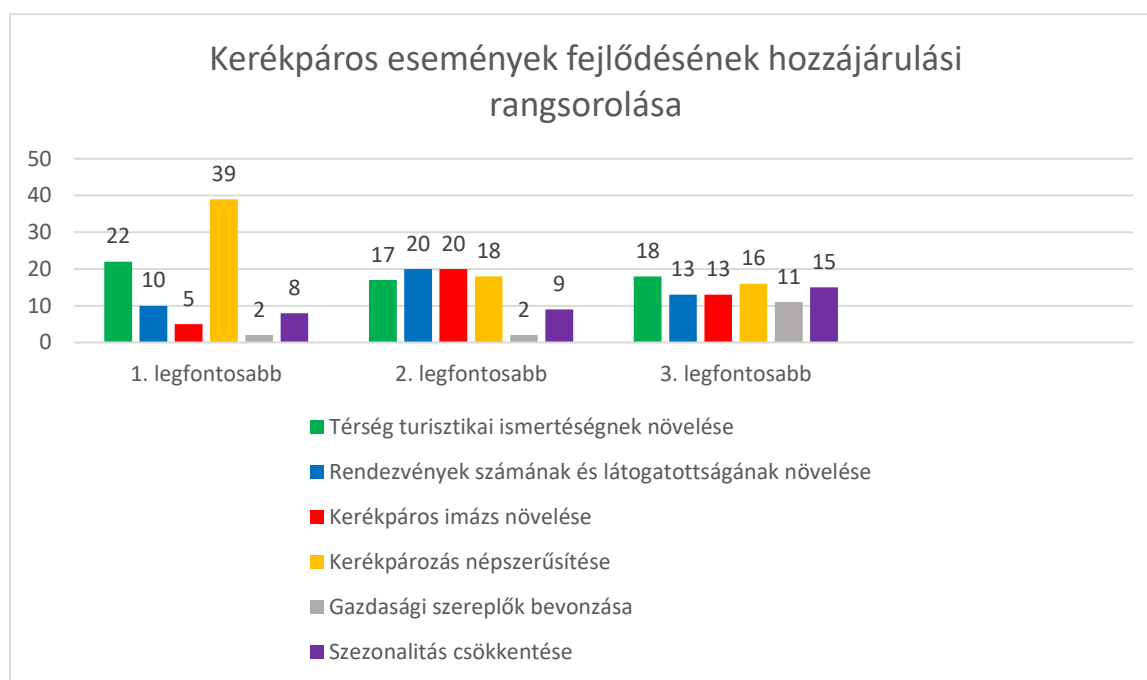
14. ábra Állam/önkormányzatok hozzájárulási támogatottságának részaránya (forrás: saját kérdőív)

Az előző kérdéssel kapcsolatban kértem a válaszadókat, hogy fejtsék ki véleményüket. A 86 főből 78 fő osztotta meg véleményét, meglátását, javaslatát. Ebből kiderült, hogy többség

számos ok miatt támogatná, hogy több támogatást nyerjenek a biciklis programok megrendezése. Véleményük szerint reklámokra, kampányokra ráfordított állami támogatás miatt megnőne a kerékpározás iránti érdeklődők száma, egy jól sikerült rendezvény miatt a hétköznapiakban is többen használnák, hirdetnék ezzel az egészséges életmódot, valamint a környezettudatosságot. Voltak olyan válaszadók, akik nem teljesen tartanák fontosnak az állam/önkormányzatok szerepét, de nem ellenzik. Szerintük elsődlegesen magára a kerékpáros infrastruktúrára kellene költenie az államnak, aztán lehetne támogatni a kerékpárral kapcsolatos rendezvényeket, valamint egyes vélemények szerint van elég kínálat már eleve. Voltak olyan véleményadók is, akik ellenezték, szerintük más hasznosabb dologra kéne költeni a támogatást, például az állami kézben lévő intézmények fejlesztésére, volt, aki amiatt ellenezné, mivel nem szereti a kerékpározást, a kerékpározókat.

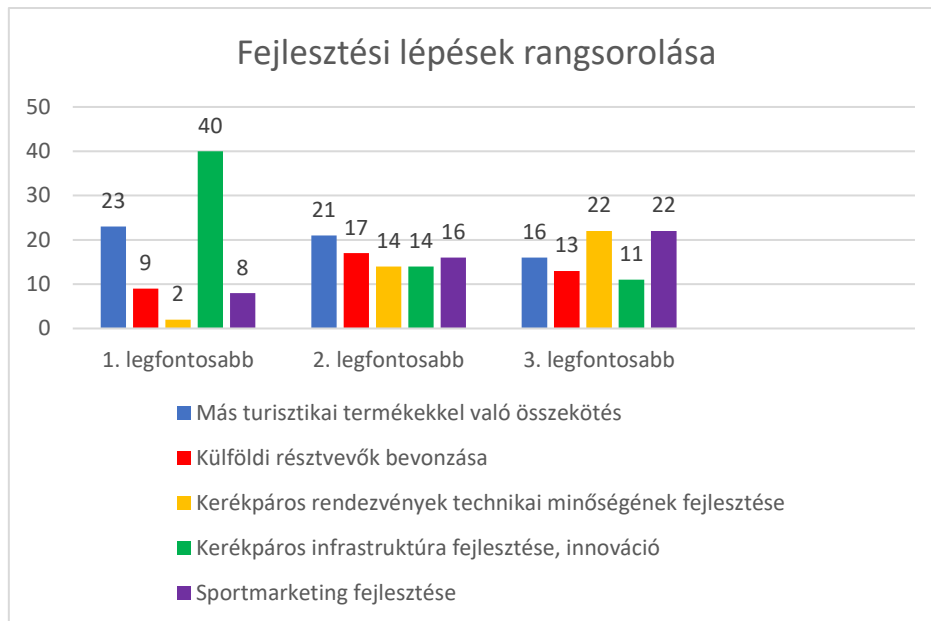
Ennél a következő 2 kérdésnél arra szerettem volna választ találni a válaszadóktól, hogy látják, konkrétan mihez járulna hozzá a kerékpáros események fejlődése, valamint mik lennének szükségesek a fejlődéséhez. Először is a kerékpáros események hozzájárulását vizsgáltam meg, amit az alábbi ábrán szemléltettem. A válaszok alapján a legtöbben, 39 fő 1. helyre értékelné a kerékpározás népszerűsítését, mint legfontosabb érdemi hozzájárulást. Ennek következtében elmondható, ha minél színvonalasabb és fejlettebb például egy verseny, vagy túra, akkor annál több embert tudna bevonni és megtartani a kerékpározás világa, belőlük alakul ki a célközönség, akiknek szervezik a rendezvényeket. A 2. legfontosabb tényező kiválasztásánál már nagyobb volt a megosztottság, ugyanis 20-20 fő szerint az ország kerékpáros imázsának növelése, valamint a kerékpáros rendezvények számának és látogatottságának növelése ugyanazt a helyet foglalja el. Ez alapján ez a két tényező is hatással van a kerékpáros turizmus fejlődésére, de nem olyan szinten, mint az 1. helyen álló. Az országos imázs növelése abban segíthet, hogy Magyarországot, mint kerékpáros desztinációt többen keressék fel, kialakuljon egy pozitív arculat. A kerékpáros programok fejlődése lehetővé tenné azt is, hogy még több biciklis rendezvény jöjjön létre, kialakítva egy olyan kínálatot, ami még több látogatót vonzana be. A 3. legfontosabb szempont 18 fő szerint, egy térség turisztikai ismertségének és gazdaságának növelése, akkor amikor kerékpáros programok kerülnek megrendezésre. Egy többnapos verseny vagy túra résztvevői erősíthetik a helyi gazdaságot, mivel szolgáltatásokat vesznek igénybe, pénzüket helyben költik el. A kérdőívet kitöltők válaszai alapján a kerékpáros események fejlődése nem járulna hozzá a gazdasági szereplők bevonásához (befektetők, szolgáltatók, partnerek), valamint a kerékpáros turizmus szezonális csökkenéséhez nagy

mértékben.



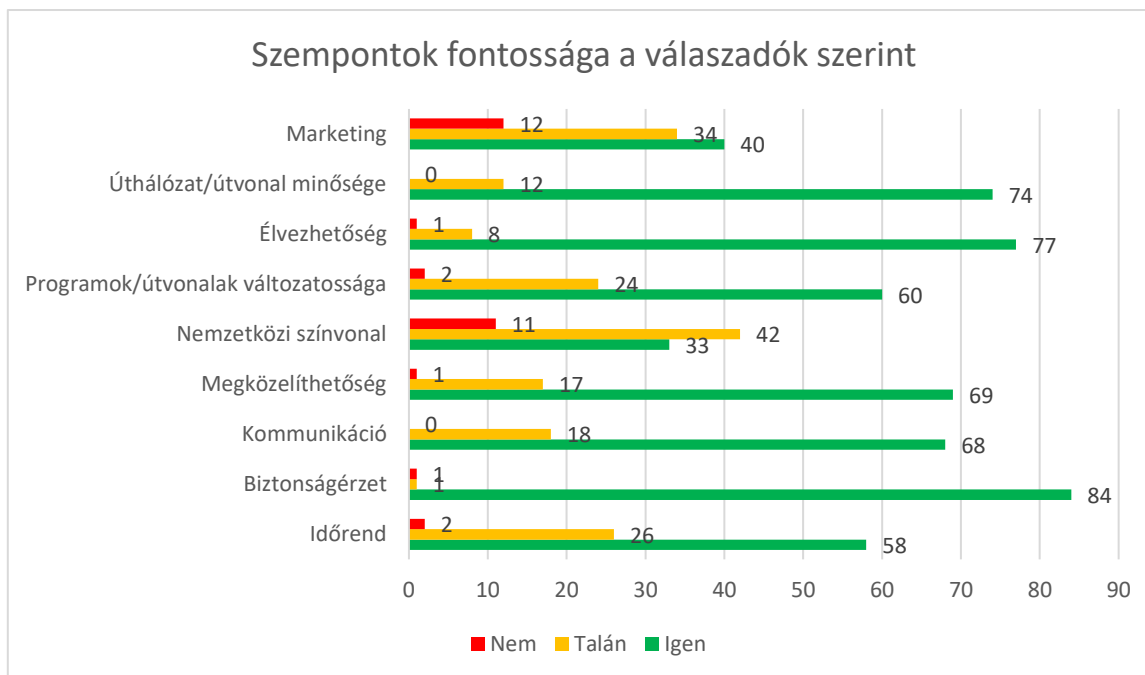
15. ábra Kerékpáros események fejlődésének hozzájárulási rangsorolása (forrás: saját kérdőív)

Következőleg, azt szerettem volna megtudni a kitöltőktől, hogy szerintük melyik lépések fontossága lenne szükségesebb a kerékpáros események fejlesztéséhez. 40 fő úgy vélekedett ahhoz, hogy fejlődjenek az ilyen események, ahhoz elengedhetetlen a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, az innováció megléte. Ez jól szemlélteti, hogy a válaszadók szerint még nem megfelelő minőségű és mennyiségű a kerékpárutak megléte, ahhoz, hogy megfelelően fejlődjenek a rendezvények, hiszen ez egy alapja a kerékpáros turizmusnak. 21 fő szerint a 2. legfontosabb hozzájárulás a fejlődéshez, a más turisztikai termékekkel való összekapcsolásban rejlik, mint például a borturizmus, fesztiválturizmus, kulturálisturizmus. A 3. legfontosabb szerintük 22-22 fővel a technikai minőség fejlesztése, valamint a sportmarketing fejlesztése. A legkevesebb szavazatot a külföldi versenyzők/kerékpáros turisták/nézők bevonása kapta, ezek szerint a kitöltők nem tartják fontosnak ezt a szempontot a fejlődéshez.



16. ábra Fejlesztési lépések rangsorolása (forrás: saját kérdőív)

Ennél a kérdésnél arra kértem a kitöltőket, hogy döntsék el, az ábrán látható szempontokat mennyire tartanák fontosnak egy versenyen/ szervezett túrán. Jól látható, hogy a legfontosabb szempont majdnem az összes válaszadónál, 84 főnél (97,6%) a biztonságérzet megléte, csupán 1-1 főnek volt talán, vagy egyáltalán nem fontos tényező. Ebből az látszik, hogy a biztonsági aspektus egy jó minőségű, sikeres verseny/szervezett túra alapja, e tényező nélkül nem szívesen látogatnának el az emberek kerékpáros rendezvényekre. 77 főnél (89,5%) verseny/túra élvezhetősége, és 74 főnél (86%) úthálózat/útvonal minősége is hasonló értékeket vesz fel, sokak számára fontos tényező, de a válaszok alapján ez kevésbé fontos, mint a biztonságérzet. Hasonló fontosságú 60 főnél (69,7%) a programok/útvonalak változatossága, 69 főnél (80%) a helyszín megközelíthetősége (69%), a 68 főnél (79%) a jól informáltság, kommunikáció, és 58 főnél (67,4%) az időrend betartása, de kevésbé, mint az előbbi 3 tényező. A legkevésbé fontosnak a marketinget és a nemzetközi színvonalat tartják. A megkérdezetteknél csupán 40 fő (46,5%) tartja a marketinget fontosnak, 34 fő (39,5%) nem biztos benne, hogy fontos, 12 fő (14%) pedig egyáltalán nem tartja fontosnak. A nemzetközi színvonal megütésénél többen, 42 fő (49%) azt válaszolta, hogy nem tartja annyira fontosnak, 11 (12,7%) fő pedig egyáltalán nem tartja fontosnak, mindössze 33 fő (38,3%) tartja fontosnak.



17. ábra Szempontok fontossága (forrás: kérdőív)

4.2. Kvalitatív kutatási módszer

A kvantitatív kutatási módszer után egy kvalitatív módszert is választottam, hiszen kíváncsi voltam, hogy egy szakmabeli ember hogyan értékelné a kerékpáros rendezvények helyzetét, ő miben látná a fejlesztési távlatokat.

Interjúalanyom, Tam Csilla volt, aki idegenforgalmi közgazdász, valamint nemzetközi kerékpáros szakember is, a Magyar Kerékpáros Szövetség egyik oszlopos tagja, aki nem mellesleg nemzetközi mountainbike (MTB) versenybíró és oktató is.

Először is azt a kérdést tettem fel, hogy ő szakmai szemmel milyen minőségűnek találja a jelenlegi hazai kerékpáros rendezvényeket, miben lehetne más a többi európai országtól. Azt a kiértékelést kaptam, hogy a nagyobb volumenű kerékpáros rendezvények, főleg az országúti versenyek nagyszerűen vannak megrendezve, jó minőségűek, viszont még lehetne egyes tényezőkön javítani. Véleménye szerint pozitívan hatna Magyarország megítélésére, ha minél több hasonló kaliberű kerékpáros esemény valósulna meg, valamint megjelennének a magyaros motívumok. Bővíthetnék a kínálatot a mountain bike szakágra is, nem csak az országúti, ehhez pénzforrás lenne szükséges. Érdekes lenne a szervezés mellett a vendéglátásra, a kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatra helyezni a hangsúlyt, magas minőségű szálláshelyekkel, szolgáltatásokkal. Jobban kellene a nézőket, szurkolókat megragadni minél színvonalasabb kommunikációval a beharangozóktól, a közösségi média jelenlét is meghatározó az esemény

egész időintervalluma alatt. A side eventek és egyéb programok összeköttetése is jó ötlet lehet, ha megfelelően van beiktatva, nem túl zsúfolt tőle a program, és nem veszi el a figyelmet a főprogramokról.

Tam Csilla belelát a szervezési kihívások mögé is, így arra voltam kíváncsi, ő miben látja az ilyen típusú rendezvények szervezési akadályait. Véleménye szerint anyagi és humánerőforrás hiányok vannak, a támogatás és a szponzorok szerzése, bevonása nehéz. A TAO támogatási rendszer (Társasági adó) támogatja a látványsportokat, azonban a kerékpáros sport nem kap annyi támogatást.

Arról is kérdeztem, hogy milyen lépésekre lenne szükség, hogy többen látogassanak el kerékpáros programokra, rendezvényekre. Szerinte ez egy összetettebb dolog. Sportszakmai oldalról nézve kellene még több kerékpáros klub országszerte, képzett és jól fizetett edzőkkel. Minél több kerékpáros klub, közösség alakulna ki, annál több létszámú és volumenű versenyek, szakmai találkozók alakulnának ki, ez vonzaná a szurkolók tömegeit és a támogatókat. Emellett több versenyt kellene felvenni az UCI Calendar versenynaptárjába, lehetőleg minden szakágból, lehetőleg évről-évre kerüljenek újra megrendezésre. Ezzel híre mehet egy-egy nívósabbá váló versenynek, ez többhíresebb külföldi és belföldi versenyzőt vonzhat be, lehetőleg minél több versenyt TV-n keresztül közvetítsenek, legyen média hírneve is.

Az utolsó kérdésem arra vonatkozott, hogy fejtse ki véleményét azzal az állítással kapcsolatban, hogy a kerékpáros rendezvények nagy mértékben tudják-e befolyásolni a kerékpáros turizmust és annak fejlődését. Szerinte a szabadidős rendezvények, versenyek nagy mértékben hozzájárulhatnak a kerékpáros turizmus népszerűsítéséhez. A versenyek miatt „menő” kerékpározni, az amatőrrebb versenyeken bárki kipróbálhatja magát, ezzel gondoskodva az utánpótlásról. Egy jól megszervezett maraton, túra, verseny olyan hatással lehet egy emberre, hogy a mindennapjai részévé válhat a bringázás, konzisztensé válhat a programokra visszatérés, másokat is bevonzhat ezzel (például család, baráti kör). A széleskörűbb és rendszeresebb bringás programok népszerűsíthetők is újabb és újabb desztinációk felkutatásával.

5. Konklúziók, javaslatok

Ebben a részben a kutatási eredményemet szeretném összegezni és ezek alapján javaslatokat tenni. A kvalitatív kutatási módszernél a kérdőívet összesen 86 fő töltötte ki. A demográfiai adatokat megvizsgálva a válaszadók nagyrésze nőkből áll, életkor szempontjából a többség 19-25 év körüli fiatal felnőtt, lakhelyüket tekintve a kitöltők majdnem fele városban él. A legtöbben főiskolai/egyetemi diplomával rendelkeznek, foglalkozásukat tekintve pedig alkalmazottak.

A kerékpárhasználatot kutatva az derült ki, hogy a válaszadókból a legtöbben csupán évente egyszer-kétszer kerékpároznak, kevesebb az aránya azoknak, mint akik mondjuk minden nap használják. A válaszadók több mint fele elsődlegesen sportolási célra használja, aztán másodlagosan környezettudatosabb közlekedési eszközként, majd harmadlagosan szocializációs célként.

A válaszadók több mint fele nem járt még kerékpáros rendezvényen, a megkérdezettek nagy része amiatt nem járt még ilyen típusú eseményeken, mivel nem szeretik magát a kerékpározást, a kerékpáros sportokat. Akik részt vettek már személyesen kerékpáros programokon, ők főleg szervezett túrán jártak már, azt követően pedig versenyeken. A legtöbben élő nézőként/szurkolóként, valamint versenyzőként vettek részt. A megkérdezettek átlagolt véleménye szerint a közepesnél kicsit többre értékelték a kerékpáros rendezvények hozzájárulását a kerékpáros turizmushoz, tehát hozzájárul, de nem nagy mértékben. Hasonló arány született az állami támogatás és finanszírozás körében, szintúgy a közepesnél többre értékelték a fontosságát, a megkérdezettek nagy része támogatná, de voltak, akik csak nem elleneznék, néhány vélemény szerint pedig teljesen felesleges. A válaszadók rangsorolásából egyértelműen az látszik, hogy szerintük a kerékpáros rendezvények fejlődése magához a kerékpározáshoz lévő hozzáálláson segítene, népszerűsítve azt, ebből következőleg pedig bekövetkezne a bringás programok számának és látogatottságának, valamint hazánk kerékpáros imázsának növelése. A fejlesztéseknél az eredményekből az látszik, hogy a legtöbben a kerékpáros infrastruktúrára helyeznék a hangsúlyt, majd az addicionális programokra, a technikai és marketing fejlesztésekre.

A megkérdezettek véleménye fontos lehet a szervezőknek, hogy mely szempontokat tartják a résztvevők elengedhetetlennek, mire kell helyezni a hangsúlyt, a nagyobb elégedettség érdekében. Az embereknek legfontosabb szempontok közé tartozik a közbiztonság, a programok élvezhetősége, az utak minősége, legkevésbé fontosabb tényező szerintük pedig a nemzetközi színvonal megütése. A kitöltők válaszaiból következtetve, szerintük még nem

tarthatják a hazai kerékpáros rendezvények színvonalát megfelelőnek ahhoz, hogy más országok hasonló rendezvényeivel felvegyék a versenyt, fontosabb lehet az alapok biztosítása, amiből aztán lehet felfelé építkezni.

Az interjú alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy a nagyobb volumenű rendezvények, amik megrendezésre kerülnek hazánkban, jó minőségűnek számítanak, (például. Tour de Hongrie, Giro d'Italia), ezért érdemes lenne még több nagyobb volumenű versenyt szervezni. A kerékpáros rendezvények ugyanis meghozhatják a kedvet a sportághoz, azaz a kerékpározás népszerűsítéséhez járulna hozzá. A kérdőíves kutatáshoz képest viszont, az interjú válaszaiból következtetve mások a fejlesztési lépések fontossága, a vendéglátásra kéne helyezni a hangsúlyt, például magasabb minőségű kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat, sportmarketing. A kerékpáros sportág akadálya főleg a pénzügyi kérdésekben rejlik, nincs elég támogatottsága, mint más sportágaknak (például foci), a kvantitatív kutatásban résztvevők szerint nem annyira tartják viszont fontosnak a támogatottságot, a kérdőíves kutatásban a megkérdezettek több mint fele nem vett részt még kerékpáros eseményeken. Az interjú alapján ezen úgy lehet változtatni, hogyha majd még több kerékpáros klub fog működni hazánkban. Ezzel újabb tagokat, sportolókat, versenyzőket lehet bevonni, akik amatőr és szabadidős versenyeken vennének részt elsősorban. Több verseny rendszeres szintű megtartása betudja vonzani a külföldi indulókat, támogatókat. A jó minőségű kerékpáros események pozitív irányba tudják terelni a kerékpáros turizmust, azonban az interjúból és a kérdőíves kutatásból az látszik, hogy még nem tart ott a hazai rendezvények szintje.

A hipotézisem tehát megcáfolásra került, a hazai kerékpáros rendezvények szintje még nem elég ahhoz, hogy nagyban befolyásolni tudják a kerékpáros turizmus fejlődését. Azonban jó irányba halad, a kellő támogatottsággal és lépésekkel ez változhat. Javasolt még több érdeklődő bevonása, sportoló megragadása, hiszen ők alkotják a keresletet. Több verseny, túra, kampány megtartása javasolt, mivel a mostani programok száma és minősége egyelőre nem ideális. Ezeket az eseményeket a kerékpározók igényeihez kell igazítani, ehhez országos szinten fel kell mérni mire van szüksége a kerékpározóknak. A több és rendszeresebb rendezvények megtartása által hagyományt lehet teremteni, erre szívesen járnának vissza az emberek. A színvonalas rendezvények a külföldi sportolókat, nézőket, támogatókat is hívogatná, ezzel még jobban a kerékpáros nemzetek közé tartozhatnánk, valamint a külföldi támogatók segítenének a finanszírozási problémákkal. Még több pénzügyi támogatottságra van szüksége a sportágnak az államtól, amiből finanszírozni lehet a képzett edzőket, túraszervezőket, klubokat, vagy a kellő infrastruktúrát, rendezvényeket, fejlesztéseket. A következő szükséges fejlesztések

javasoltak: kerékpáros úthálózat/útvonalak javítása és építése, kerékpárosbarát szolgáltatói rendszer népszerűsítése a szolgáltatók körében, összekötés más turisztikai termékekkel, technikai minőség és marketing fejlesztés. A nagyobb kerékpáros szövetségeknek, kluboknak fel kell karolniuk a kisebb volumenű, helyi versenyeket, maratonokat, amivel jobb minőségűek, komolyabbak lehetnek (know-how átadás).

Javaslatok pontokba szedve:

- kerékpározás népszerűsítése
- több kerékpáros rendezvény megszervezése, összekötése más turisztikai termékkel
- felmérés a rendszeres kerékpározók körében, mik az igényeik
- több finanszírozási támogatottság
- infrastruktúra fejlesztése
- kerékpárosbarát szolgáltatói rendszer népszerűsítése
- összetartóbb kerékpáros közösség kialakítása
- technika minőség és marketing fejlesztése

6. Összefoglalás

A szakdolgozatom folyamán a kerékpáros rendezvényekről volt szó, különösképp a versenyekről. Egy rendezvény megszervezése rendkívül bonyolult folyamat, ahol sok szempontra kell ügyelni annak érdekében, hogy egy jó minőségű eredményt kapjunk. A kerékpározás megannyi ember kedvelt sportolási módja, közlekedési eszköze, számos pozitív hatással az egészségünkre, környezetünkre. Kezdetben a kerékpáros turizmus elméleti hátterét mutattam be, ahol feltártam a kerékpáros turizmus több definícióját is, mivel még nincsen általánosan elfogadott egyetlen definíciója. Majd rátértem magára a kerékpáros turizmusra, ki a kerékpáros turista, mik a jellemzői, mik a típusaik. Ismertettem a kerékpározás számos előnyét, miért érdemes ezt a közlekedési és sportolói formát választani. Ezt követően rátértem Magyarország kerékpáros turizmusára. Mik az adottságaink, a kerékpáros útvonalainkról általánosságban, a fejlesztési távlatokról, valamint a COVID-19 hatásáról. A kerékpáros eseményeket is szemléltettem, mik a legrangosabb események a világon, hol kezdődött a története az egésznek. Majd bemutattam milyen típusú kerékpáros rendezvények léteznek, kik vesznek részt rajtuk és miért. Ezután rátértem az egyik kerékpáros rendezvénytípus részletes bemutatására, a versenyekre. A versenyeknél nagyon fontos a szervezők közti együttműködés, az egyes részlegek hozzájárulása, a minél sikeresebb végeredmény miatt, miközben rengeteg szempontra kell figyelni. Megfelelő partnereket/szponzorokat kell meggyőzni, hogy támogassák a versenyt, valamint a média jelenléte nagyban hozzá tud járulni a népszerűsítéshez, a versenyről alkotott pozitív képről, a technikai rész pedig alapja az egész versenynek.

A saját kutatásomat 2 primer kutatási forma segítette elő, egy kvantitatív és egy kvalitatív. A kérdőíves kutatásomat 86 fő töltötte ki, amiből kiderült az emberek milyen rendszeresen szeretnek kerékpározni, milyen célból, milyen eseményeken, milyen formában vesznek részt leginkább. Ők hogyan látják, hogy lehetne a programokat fejleszteni, mihez járulnának hozzá, nekik milyen pontok számítanak. Ebből a kutatásból az derül ki, hogy a kitöltők nagy része még nem járt kerékpáros rendezvényeken, de akik jártak már hasonló eseményeken, ők leginkább nézőként, vagy versenyzőként vettek részt. A megkérdezettek a közepesnél többre értékelték a kerékpáros rendezvények hozzájárulását a kerékpáros turizmushoz, valamint közepesnél többre értékelték az állam hozzájárulását a sportághoz. Az interjúmat Tam Csilla bírónő segítette elő, aki releváns válaszokat adott sportszakmai szemszögből. Ebből a kutatási formából az derült ki, hogy még több nagyobb volumenű és színvonalasabb rendezvényre lenne szükség, valamint még több kerékpáros klub működésére, ami még több versenyzőt, érdeklődőt foglalna magába.

Az interjú alapján a kerékpáros rendezvények képesek lennének a kerékpáros turizmust fejleszteni, azonban egyelőre nincs meg az ehhez szükséges szint. Végezetül a javaslataimmal zártam a szakdolgozatomat, amiben megfogalmaztam a kutatási eredményeim alapján a szükséges lépéseket. Ez alapján néhány javaslat: továbbra is népszerűsíteni kell a kerékpározást, több támogatáshoz kell jusson, további infrastrukturális fejlesztéseket kell véghez vinni. A kerékpáros rendezvények jó irányba haladnak, kellő segítséggel még profibbá nőhetik ki magukat, valamint nagyobb mértékben hozzá tudnak majd járulni az amúgy is egyre fejlődésben lévő kerékpáros turizmushoz, ami hazánkat, mint kerékpáros desztináció népszerűbbé teheti.

7. Irodalomjegyzék

7.1. Könyvek, kiadványok, beszámolók

- Jászberényi, M., Munkácsy, A., Forman, B., & Pintér, Á. (2018): *Közlekedés, mobilitás, turizmus*, p. 14. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Magyar Kerékpáros Szövetség (2016): *A Magyar Kerékpáros Szövetség Sportág-fejlesztési stratégiája 2018-2024*, p. 8-10. Budapest: Magyar Kerékpáros Szövetség.
- Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ koordinálásával (2023 február): *Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030*, p. 62-67. Budapest: Magyarország Kormánya.
- EconoConsult Kft.; COWI Magyarország Kft. (2009. december) *A kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiája 2010-2015*, p. 3-10. Budapest: Magyarország Kormánya.
- Keller, K. (2021). *A kerékpáros turizmus és ökoturizmus fejlesztési stratégiája a Rákospatak mentén, az ökoszisztéma szolgáltatások keretrendszerében*, p. 12-13. Budapest: Budapesti Corvinus Egyetem.
- Kovács, E., Lőke, Z., & Pallás, E. (2022). *A balatoni kerékpárturizmus helyzete és jövőbeli lehetőségei*, p. 1-5. Gyöngyös: Károly Róbert Campus.
- Prof. dr. Borbély, A., & Dr. habil. Müller, A. (2015). *Sport és turizmus*, p. 57-61. Debrecen: Campus Kiadó.
- The European Cycle Route Network EuroVelo. (2012). *Challenges and Opportunities for sustainable tourism*, p. 16-17. Brüsszel: Európai Unió.
- Tóthné Kardos, K. (2017). *Kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségek Győrben*, p. 3. Győr: Széchenyi Egyetem
- UCI. (2021). *Organiser's Guide to Road Events Aigle*, p. 5-8., p. 39-41. Svájc: UCI.
- UCI. (2022). *Organisation Guide Aigle*, p. 16-21., p. 45-50., p. 174-175. Svájc: UCI.
- Princzinger Péter (2009): *A kerékpárverseny-szervezés hazai szabályozása a német, a francia és az olasz jogi szabályozás tükrében*, p. 8., Jogi Fórum
- M. Saayman (2012): *An introduction to sports tourism and event management*, p. 191-193. Johannesburg: Sun Media Metro

7.2. Cikk

- Farkas, M., & Balogh, G. (2001). *Két kerékkal kevesebb, számtalan eredménnyel több!* *Turizmus Bulletin*, p. 26-33.
- Turizmus Bulletin (2020. november 17.). *Princzinger Péter: A kerékpáros turizmus a Covid-válság „nyertese”*. Letöltés dátuma: 2023. szeptember 23

<https://turizmus.com/utazas-kozlekedes/princzinger-peter-a-kerekparos-turizmus-a-covid-valsag-nyertese-1172508>

- Turizmus Bulletin (2022. szeptember 02.). *95 ezer forintos támogatás jár kerékpártúra szervezéséhez*. Letöltés dátuma: 2023. augusztus 12. <https://turizmus.com/utazas-kozlekedes/95-ezer-forintos-tamogatas-jar-kerekpartura-szervezeséhez-1182915>
- Turizmus Bulletin (2020. november 18.) Prinzing Péter: *Az e-bike a balatoni kerékpáros turizmus záloga*. Letöltés dátuma: 2023. május 10. <https://turizmus.com/utazas-kozlekedes/prinzing-peter-a-kerekparos-turizmus-a-covid-valsag-nyertese-1172508>
- Kawęcki, M. (2020). *A magyar kerékpársport története*. Varsó: Kurier. Letöltés dátuma: 2023. október 23. <https://kurier.plus/hu/node/1645>
- Renate, v. (2015. május 05.). *How Amsterdam became the bicycle capital of the world*. The Guardian. Letöltés dátuma: 2023. október 23. <https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transpot-cycling-kindermoord>
- CBI Ministry of Foreign Affairs. (2022. május 02.). *CBI.EU*. Letöltés dátuma: 2023. október 15. : <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/market-potential>
- Turizmus.com. (2022. szeptember 02.). *95 ezer forintos támogatás jár kerékpártúra szervezéséhez*. Turizmus.com. Letöltés dátuma: 2023. augusztus 12. <https://turizmus.com/utazas-kozlekedes/95-ezer-forintos-tamogatas-jar-kerekpartura-szervezeséhez-1182915>
- Magyar Kerékpárosklub. (2018) *Megmértük, hányan, mennyit kerékpároznak a magyarok, és min változtatnának - reprezentatív kutatás*. Letöltés dátuma: 2023. augusztus 12. https://kerekparosklub.hu/kerekparoskutatas_2018
- Welovecycling. (2022) *A Tour de France története*. Letöltés dátuma: 2023. szeptember 23. <https://www.welovecycling.com/hu/orszaguti-kerekpar/a-tour-de-france-tortenete/>
- Welovecycling. (2023) *Giro d'Italia 1909: egy legendás verseny születése*. Letöltés dátuma: 2023. szeptember 23. <https://www.welovecycling.com/hu/orszaguti-kerekpar/giro-ditalia-1909-egy-legendas-verseny-szuletese/>

7.3. Internetes források

- Magyar Kerékpáros Szövetség. (2023). *Bringasport*. Letöltés dátuma: 2023. május 05., forrás: <https://bringasport.hu/>
- Balatonbike365. (2019). *Projektbemutató*. Letöltés dátuma: 2023. szeptember 13., forrás: <https://www.balatonbike365.hu/kozerdeku/projektbemutatas>
- Union Cycliste Internationale (UCI), 2023. *UCI Cycling for All*. forrás: <https://www.uci.org/cycling-for-all/15MkCohbZHMmHLfxp2Uue> Letöltés dátuma: 2023. április 28.
- Eurovelo (2023). *the European cycle route network* Letöltés dátuma: 2023. október 23. forrás: <https://eurovelo.hu>

8. Ábrajegyzék

1. ábra Az Eurovelo hálózat forrás: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/ad/EuroVelo_Routes_2020.svg/800px-EuroVelo_Routes_2020.svg.png	11
2. ábra Magyar Kerékpárosklub 2018-as kutatás Forrás: https://kerekpárosklub.hu/storage/images/imagecache/680px_szeles/MK-median%20infografikak%2B-12.jpg	13
3. ábra Így versenyeztünk régen és most, források: https://holkereparoazzak.hu/images/kepek/sport/2022/giro-d-italia/ujra_nem_hasznalhato/image-860870.jpg https://storage.googleapis.com/welove-media/65/fortepan-19687.exact1980w.jpg	19
4. ábra Nemek százalékos aránya (forrás: saját kérdőív)	28
5. ábra Korcsoportok százalékos aránya (forrás: saját kérdőív).....	29
6. ábra Lakhelyek százalékos aránya (forrás: saját kérdőív).....	29
7. ábra Legmagasabb iskolai végzettség százalékos aránya (forrás: saját kérdőív).....	30
8. ábra Foglalkozások százalékos részaránya (forrás: saját kérdőív).....	31
9. ábra Kerékpározási gyakoriság százalékos részaránya (forrás: saját kutatás)	32
10. ábra Kerékpárhasználati célok rangsorolása (forrás: saját kutatás)	33
11. ábra Kerékpáros rendezvények látogatottságának részaránya (forrás: saját kutatás).....	34
12. ábra Legnépszerűbb részvételi forma részaránya (forrás: saját kutatás).....	35
13. ábra Kerékpáros események hozzájárulási részaránya a kerékpáros turizmushoz (forrás: saját kutatás).....	36
14. ábra Állam/önkormányzatok hozzájárulási támogatottságának részaránya (forrás: saját kérdőív)	36
15. ábra Kerékpáros események fejlődésének hozzájárulási rangsorolása (forrás: saját kérdőív)	38
16. ábra Fejlesztési lépések rangsorolása (forrás: saját kérdőív)	39
17. ábra Szempontok fontossága (forrás: kérdőív).....	40
1. táblázat A Nemzeti Kerékpáros Stratégia költségvetése 2023-2030 időszakra forrás: Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030.....	12
2. táblázat Az operatív csapat felépítése. Szerkesztette, forrás: UCI.....	22

9. Mellékletek

Az alábbiakban kerülnek feltüntetésre „a kerékpáros rendezvények iránti érdeklődés” kérdőívben feltett kérdések.

9.1. A kérdőív melléklete

1. Az Ön neme*:
 - Nő
 - Férfi
2. Az Ön életkora*:
 - 18 év alatt
 - 19-25
 - 26-45
 - 46-65
 - 65 év felett
3. Az Ön lakhelyének típusa*:
 - Főváros
 - Megyeszékhely
 - Város
 - Falu/Község
4. Az Ön legmagasabb iskolai végzettsége*:
 - 8 általános
 - Középiskolai végzettség/érettségi
 - Gimnáziumi érettségi
 - Felsőfokú szakképzés
 - Főiskolai/Egyetemi végzettség
 - Doktori fokozat (PhD/DLA)
5. Az Ön foglalkozása*:
 - Diák/hallgató
 - Alkalmazott
 - Vezető
 - Vállalkozó
 - Munkanélküli
 - Nyugdíjas
 - Háztartásbeli
 - Alkalmi munkás
6. Milyen gyakran kerékpározik*?
 - Naponta
 - Hetente többször
 - Hetente egyszer-kétszer
 - Havonta többször
 - Havonta egyszer-kétszer
 - Évente egyszer-kétszer

- Soha
 - Egyéb
7. Milyen céllal használja Ön a kerékpárt leginkább? Kérem rangsorolja a válaszlehetőségeket*:
- Munkába/iskolába járás
 - Bevásárlási cél
 - Sportolási/szabadidős cél
 - Alternatív/környezettudatosabb közlekedés
 - Szocializációs cél
8. Milyen fajta kerékpáros rendezvényeken járt már személyesen*?
- Versenyek
 - Szervezett kerékpáros túrák
 - Kampányok/felvonulások
 - Konferenciák/műhelytalálkozók
 - Nem jártam még kerékpáros rendezvényen
9. Ha az előbbi kérdésre azt válaszolta, hogy nem járt még kerékpáros rendezvényeken, kérem írja le mi lehet az oka ennek:
10. Ha követett már, vagy részt vett egy ilyen eseményen azt milyen formában tette*?
- Néző
 - TV/online néző, hírolvasó
 - Versenyzőként/sportolóként
 - Stábként (szervező/média/hatóság/catering/önkéntes)
 - Partnerként/szponzorként
 - Egyéb:
11. Ön szerint milyen mértékben befolyásolhatják a hazai kerékpáros turizmust a kerékpáros események*?
- | | |
|---|------------------|
| 1-Egyáltalán nem | 5-Nagy mértékben |
| <ul style="list-style-type: none"> • 1 • 2 • 3 • 4 • 5 | |
12. Ön mennyire tartja fontosnak, hogy az állam/önkormányzatok jobban támogassák, többet költsenek a kerékpáros rendezvényekre*?
- | | |
|---|---------------------------|
| 1-Nem tartom fontosnak | 5-Nagyon fontosnak tartom |
| <ul style="list-style-type: none"> • 1 • 2 • 3 • 4 • 5 | |
13. Kérem fejtse ki a véleményét az előző kérdéssel kapcsolatban*:
14. Ön szerint mihez járulna hozzá legjobban a kerékpáros események fejlődése*?

- Az adott térség ismertségének, gazdaságának növeléséhez
 - A kerékpáros rendezvények számának és látogatottságának növeléséhez
 - Az ország kerékpáros imázsának növeléséhez
 - A kerékpározás népszerűsítéséhez
 - Gazdasági szereplők (szponzorok, befektetők, szolgáltatók) bevonzásához
 - A kerékpáros turizmus szezonálisának csökkentéséhez
15. Ön szerint milyen lépésekre lenne szükség a fejlesztéshez*?
- Más turisztikai termékekkel való összekötés (pl. gasztro-, kulturális-)
 - Külföldi versenyzők/túrázók/nézők bevonása
 - A kerékpáros rendezvények technikai minőségének fejlesztése
 - A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, innováció
 - Sportmarketing fejlesztése
16. Ön fontosnak tartaná az alábbi szempontokat egy versenyen/szervezett túrán*?
- Igen
Nem
Talán
- Forgatókönyv/Időrend betartása
 - Biztonságérzet
 - Kommunikáció áramlásának minősége
 - Megközelíthetőség
 - Nemzetközi színvonal
 - Programok/útvonalak változatossága
 - Élvezhetőség
 - Úthálózat/útvonal minősége
 - Marketing sikeressége
17. Kérem, ha a kérdéseim nem érintettek mindent, amit el szeretett volna mondani a kerékpáros rendezvényekkel kapcsolatban, fejtse ki a véleményét:

9.2. Tam Csillával készült interjú melléklete

1. Milyen minőségűnek találja a jelenlegi magyarországi kerékpáros rendezvényeket?

A "mega" és a "nagy" kerékpáros rendezvények kiválóan szervezettek. Azon versenyek pl Tour de Hongrie, ahol TV közvetítés is lehetséges, jó hírnevünket viszik külföldre bele-bele csempészsze a közvetítés során egy-egy magyaros motívumot, mint pl. huszárok, akik a mezőn lovagolnak a bringások mellett egy rövid szakaszon. Nagyszerű lenne, ha több ilyen magas színvonalú kerékpáros esemény is megszervezhető lenne Magyarországon. Nemcsak országúti, hanem pl. Mountain Bike szakágban is léteznek ma már úgymond "Stage Race"-ek, melyek pl. a Balatonfelvidéket vagy az Északi Középhegységet kiválóan bemutathatnák (a know how jelen van, a szervezés pénzkérdés).

2. Miben lehetnénk mások, mint a többi európai ország?

Hogy miben lehetnénk mások? Én a magas színvonalú szervezés mellett a "hospitality"-ra helyezném a hangsúlyt. Emellett nagyon fontos -alap- a nívós szálláshelyek és a minőségi ételek biztosítása. Az úgynevezett "side event"-ek becsempészése is lehetséges, de nem mindig minden áron. Ezek elsősorban nem a versenyzőknek, hanem inkább a kísérőknek szólnak. Fontos szempont az, hogy hol-mikor kerülnek megrendezésre. A nézők száma mindig kérdéses, különös tekintettel arra, hogy (a pálya és az indoor szakágon kívül) szabadtéri eseményekről beszélünk, így az időjárás is befolyásoló tényező. A "fun" szurkolóknak ez nem számít, de a családoknak és az érdeklődőknek nyomós indok kell ahhoz, hogy pl. esőben, hidegben is menjenek szurkolni. Szerintem sokkal nagyobb hangsúlyt kell helyezni a beharangozókra. Egy dolog a versenykiírás (az egy szakmai dokumentum) és más a beharangozó, ami a szurkolóknak, kísérőknek szól. Valid és naprakész információkat kell közölni (pl. a szállás lehetőségekről, az éttermekről, a várható programokról, side event-ekről, stb) Manapság a folyamatos jelenlét a különböző social media felületeken alap és bizony más-más hangnemet igényel egy FB és egy TikTok megjelenés. Jelen kell lenni jóval a rendezvény előtt (naprakész infókkal) és a verseny közben és azt követően is. Publikálni a történeteket, az eredményeket, fotókat, videókat...stb. Külön szakembert igényel! Jó ötletnek tartom a kapcsolt eseményeket (pl. finoman kultúrát csempészni a sportba), de ez akkor kedvező, ha nem túl zsúfolt a program ezáltal.

3. Hol látja a kerékpáros rendezvények szervezési akadályait?

Egyértelműen anyagi és humánerőforrás hiány (az utóbbi az elsőből következik). A támogatás és szponzor szerzés nehézkes Magyarországon. A TAO rendszer nem könnyebbít a helyzeten, mivel a kerékpársport nem TAO-s sportág.

4. Milyen lépésekre lenne szükség annak érdekében, hogy többen látogassanak el az ilyen eseményekre, valamint, hogy minőségük is javuljon?

Ez nagyon összetett. Sportszakmai oldalról nézve sokkal több kerékpáros klubra lenne szükség szerte az országban (Ehhez jól fizetett és képzett edzőkre van szükség). Menővé kellene tenni azt, hogy ki-ki egy klub tagjává váljon. A klubokban közösséget kell kovácsolni! Több sportoló esetében nagyobb létszámúak lennének a versenyek. Nagyobb létszámú induló, népesebb közönséget (szurkoló tábor) generál, ami vonzóbb lenne egyes támogatóknak (akiknek a tömeg a lényeg). Ezt elsősorban az amatőr és szabadidős versenyek teszik lehetővé.

Emellett több versenyt kellene szerepeltetni a nemzetközi versenynaptárban (UCI Calendar) minden szakágban és ezeket a versenyeket lehetőleg konzekvensen évről-évre megrendezni egyre magasabb szinten. Ekkor híre megy és ha jó híre megy, akkor egyre több külföldi indulót vonz. Jó volna több magas szintű nemzetközi verseny, ahol az indulók száma mellett a minőség (ismert sztár versenyzők jelenléte) és a TV közvetítés a mérvadó.

5. Véleménye szerint nagy mértékben befolyásolhatja a kerékpáros rendezvények, legfőképpen a versenyek a magyar kerékpáros turizmust? Ha igen, miért?

A kerékpáros turizmus népszerűsítéséhez nagy mértékben hozzájárulnak mind a szabadidős rendezvények, mind a versenyek. A versenyek miatt "menő" lesz kerékpározni, a szabadidős rendezvényeken pedig bárki kipróbálhatja a tudását.

6. Mivel tudja megragadni az embereket a kerékpáros versenyek?

Például egy-egy jól szervezett maraton úgy magával ragadja az embert, hogy utána a mindennapokban is szívesebben ül bringára. Minél többet bringázik valaki, annál biztosabb lesz a kerékpár kezelés (magabiztosabbá válik az ember a bringán), s így jön meg a kedv ahhoz, hogy akár több napos túrára is elmerészkedjen a család vagy egy-egy baráti társaság. Például a Balaton kerülés nagyon népszerű, de cél, hogy ne mindenki ugyanoda menjen (tömegben kevésbé lesz élmény), hanem újabb és újabb desztinációk és lehetőségek is felmerüljenek. (ezt népszerűsíti pl. a Balatonbike365).

Bízom benne, hogy a szokásos bringás desztinációk mellett egyre több szolgáltató veszi észre azt, hogy a kerékpáros, jó turista. A kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat népszerűsítése is fontos törekvés.

7. Milyen irányba lenne érdemes terelni a kerékpáros rendezvények formáját? Értem itt azt, hogy mely kerékpáros esemény formára lenne érdemes koncentrálni (versenyek? szervezett kerékpáros túrák? kampányok?)

Személyes véleményem az, hogy több helyi, regionális versenyre lenne szükség, ahol kipróbálhatnák magukat új szereplők is. Akinek megtetszik, őket a helyi klubok le tudnak igazolni. Régen a maraton versenyeken indulók közül nőtte ki magát sok versenyző. Talán helye lenne még több maraton versenynek is.

10. Függelékek

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

III. Hallgatói Követelményrendszer

III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat

6.13. sz. függelék: A MATE egységes szakdolgozat / diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója

4.2. sz. melléklete: Nyilatkozat a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

NYILATKOZAT

a záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió¹ nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve: ÁGOSTON CINTIA ANETT
A Hallgató Neptun kódja: ELMSUN
A dolgozat címe: KERÉKPÁROS REJDEZMÉNYEK HELYZETE ÉS FEJLESZTÉSI TÁRGYAI
A megjelenés éve: 2023
A konzulens intézetének neve: VIDÉKFEJLESZTÉS ÉS FENNTARTHATÓ GAZDASÁG INTÉZET
A konzulens tanszékének a neve: FENNTARTHATÓ TURIZMUS TANSZÉK

Kijelentem, hogy az általam benyújtott záródolgozat/szakdolgozat/diplomadolgozat/portfólió² egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

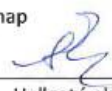
A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkor szellemi tulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2023 év 11 hó 01 nap


Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

MATE Szervezeti és Működési Szabályzat

III. Hallgatói Követelményrendszer

III.1. Tanulmányi és Vizsgaszabályzat

6.13. sz. függelék: A MATE egységes szakdolgozat /
diplomadolgozat / záródolgozat / portfólió készítési útmutatója

4.1. sz. melléklete: Konzulensi nyilatkozat

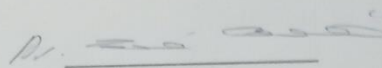
NYILATKOZAT

Dr. Kovács Ernő egyetemi docens Ágoston Cintia Anett Neptun azonosítója: ELMSVN
konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot ¹ áttekintettem, a
hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól
tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre javaslom / nem javaslom².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen nem^{*3}

Kelt: _Keszthely, 2023._ év november hó _10._ nap


belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendő.

³ A megfelelő aláhúzendő.



Szakdolgozat tartalmi kivonata

Kerékpáros rendezvények helyzete és fejlesztési távlatai

Ágoston Cintia Anett

Turizmus-vendéglátás Szak, Bsc alapképzés, nappali tagozat

Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Tanszék, Fenntartható Turizmus Tanszék

Belső konzulens: Dr. Kovács Ernő, egyetemi docens

Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdaság Tanszék, Fenntartható Turizmus Tanszék

Szakdolgozatom célja az volt, hogy bemutassam a kerékpáros turizmus helyzetét és fejlesztési távlatait hazánkban, a kerékpáros rendezvényeken keresztül. A kerékpáros rendezvényeken belül külön foglalkoztam a kerékpáros versenyek szervezésével, lebonyolításával. Egy rendezvény megszervezése rendkívül bonyolult folyamat, ahol sok szempontra kell ügyelni annak érdekében, hogy jó visszhangja legyen. A kerékpározás megannyi ember kedvelt sportolási módja, közlekedési eszköze, számos pozitív hatással az egészségünkre, környezetünkre.

Kezdetben a kerékpáros turizmus elméleti hátterét mutattam be, ahol feltártam a kerékpáros turizmus több definícióját is. Majd rátértem magára a kerékpáros turizmusra, ki a kerékpáros turista, mik a jellemzői, mik a típusaik. Ismertettem a kerékpározás számos előnyét, miért érdemes ezt a közlekedési és sportolói formát választani. Ezt követően rátértem Magyarország kerékpáros turizmusára. Mik az adottságaink, a kerékpáros útvonalainkról általánosságban, a fejlesztési távlatokról, valamint a COVID-19 hatásáról. A kerékpáros eseményeket is szemléltettem, mik a legrangosabb események a világon, hol kezdődött az egész. Bemutattam milyen típusú kerékpáros rendezvények léteznek, kik vesznek részt rajtuk és miért. Ezután rátértem az egyik kerékpáros rendezvénytípus részletes bemutatására, a versenyekre. A versenyek képesek a legtöbb embertömeg bevonására a kerékpáros rendezvények között, a kerékpár szerelmesei pedig ezeken keresztül tudják megmérettetni magukat. A versenyeknél nagyon fontos a szervezők közti együttműködés, az egyes részlegek hozzájárulása, a minél sikeresebb végeredmény miatt, miközben rengeteg szempontra kell figyelni. Megfelelő partnereket/szponzorokat kell meggyőzni, hogy támogassák a versenyt, valamint a média jelenléte nagyban hozzá tud járulni a népszerűsítéshez, a versenyről alkotott pozitív képről, a technikai rész pedig alapja az egész versenynek. Szükséges a megfelelő technikai felépítés is, amivel gördülékenyen mehet egy verseny.

A saját kutatásomat 2 primer kutatási forma segítette elő, egy kvantitatív és egy kvalitatív. A kérdőíves kutatást 86 fő töltötte ki, amiből kiderült az emberek milyen rendszeresen szeretnek kerékpározni, milyen célból, milyen eseményeken, milyen formában vesznek részt leginkább. Ők hogyan látják, hogy lehetne a programokat fejleszteni, mihez járulnának hozzá, nekik milyen pontok számítanak. Ebből a kutatásból az derül ki, hogy a kitöltők nagy része még nem járt kerékpáros rendezvényeken, de akik jártak már hasonló eseményeken, ők leginkább nézőként, vagy versenyzőként vettek részt. A megkérdezettek a közepesnél többre értékelték a kerékpáros rendezvények hozzájárulását a kerékpáros turizmushoz, valamint közepesnél többre értékelték az állam hozzájárulását a sportághoz. Az interjúkutatást Tam Csilla bírónő segítette

elő, aki sportszakmai szempontból osztotta meg nézőpontját. Ebből a kutatási formából az derült ki, hogy még több nagyobb volumenű és színvonalasabb rendezvényre lenne szükség, valamint még több kerékpáros klub működésére, ami még több versenyzőt, érdeklődőt foglalna magába. Az interjú alapján a kerékpáros rendezvények képesek lennének a kerékpáros turizmust fejleszteni, azonban még nincs meg az ehhez szükséges szint. Végezetül a javaslataimmal zártam a szakdolgozatomat, amiben megfogalmaztam a kutatási eredményeim alapján a szükséges lépéseket. A kerékpáros rendezvényekre szükség van, hiszen nagyon sok ember kedvelt sportolási és kikapcsolódási formája, egyre többen vágnak bele a kerékpározásba, a rendezvények képesek ezt a közösséget összekovácsolni. Jó irányba halad a versenyek, szervezett túrák szintje, kellő segítséggel még profibbá nőhetik ki magukat. A kerékpáros rendezvények képesek lesznek majd, a megfelelő lépésekkel nagyobb mértékben hozzájárulni az amúgy is egyre fejlődésben lévő kerékpáros turizmushoz, ami hazánkat, mint kerékpáros desztináció népszerűbbé teheti.