

A kerékpáros turizmus lehetőségei Magyarországon a vasúti kerékpárszállítás adottságainak függvényében

Szerző: Somogyi Bence¹

A turistaérkezések elmúlt évekbeli folyamatos növekedése azt eredményezte, hogy előtérbe kerültek olyan alternatív, az egyén fizikai, szellemi és mentális állapotán, illetve azok minél teljesebb igényű kielégítésén nyugvó turisztikai termékek, mint a környezetkímélő közlekedési, rekreációs és turisztikai lehetőséget nyújtó kerékpáros turizmus. A kerékpározás divatossá válásának eredményeként bővült a kerékpárral együtt utazók számára nyújtott szolgáltatáshalmaz, amely magában foglalja a kerékpárral együtt történő közlekedési lehetőségeket. Magyarországon kerékpár szállítása kizárólag helyközi kötött pályás közlekedési eszközön (vasút) szállítható, ami a kerékpározási szokások térbeli expanzióját mindenképpen korlátozza. Emellett a vasúti szolgáltatók kerékpárszállítási lehetőségeit is figyelembe kell venni a kerékpáros turizmus közlekedéssel és szállítással szembeni követelményeinek érdemi vizsgálatához. A tanulmány célja, hogy bemutassa a vasúton történő kerékpárszállítás keresleti és kínálati oldalát, valamint a turisztikai szempontú lehetőségeinek bővítését.

Kulcsszavak: vasút, kerékpárszállítás, vasúti utazás, kerékpáros turizmus.

1. Problémafelvetés

A turizmus a békeidőszakok legnagyobb jelentőségű iparágává nőtte ki magát, a világ összes turistaérkezéseinek száma évek óta meghaladja az 1 milliárd főt (TURIZMUS MAGYARORSZÁGON 2016 JELENTÉS 2017). A töretlen növekedéssel párhuzamosan, a piacszegmentáció fejlődésével egyidejűleg megjelentek, és fejlődésnek indultak a hagyományos turisztikai terméktípusok mellett az olyan, *niche* jellegű, részipiaci igényeket kielégítő termékek, mint a fenntartható fejlődés elveire építő, a természeti környezet védelmét szem előtt tartó aktív turisztikai terméktípusok (MILLINGTON 2001). Ezek egyike a kerékpáros turizmus, amely bár az elmúlt években mind nemzetközi, mind hazai környezetben töretlen bővülést eredményezett, ma is elsősorban *niche* turisztikai terméknek számít (CHEN – CHENG 2016, RITCHIE et al. 2010). A kerékpáros turizmus fogalomrendszerét a kutatók eltérően magyarázzák. A kerékpártúra és rekreációs használat közötti különbség hangsúlyozásától (SIMONSEN et al. 1998) a kerékpártúrára fordított idő mindenhatóságán át (LUMSDON 2000) a kerékpározás térbeli megjelenésének fontosságáig (JABAUDON 2003), vagy akár a sportértékének ki-

hangsúlyozásáig (LAMONT 2009) változatosak a kutatói vélemények.

Bár a kerékpározásnak, mint turisztikai és rekreációs magatartásformának, számtalan motivációja létezik (CSAPÓ 2016, WATTHANAKLANG et al. 2016), bizonyos tényezők hasonlóképpen szinte minden kerékpáros utazónál megjelennek. A két keréken való közlekedés igényét a belső személyes kötődések és jellemvonások ugyanúgy erősítik (HAN et al. 2017), mint a kerékpározás külső feltételei, így az infrastruktúra (STEINER 1999), a kerékpár szállítási lehetőségei (CHEN – CHENG 2016), vagy éppen a táj jelentősége (KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2010). A turizmusföldrajzi szakirodalomban megtalálható számos, a kerékpározás motivációs jellemzőit leírni és értékelni kívánó eredmény összegzéseként az alábbiak jelenthetők ki nagy bizonyossággal a kerékpáros turizmus, mint turisztikai termék keresletét illetően:

- A kerékpározás alapvetően sportolási tevékenység, amely fokozott fizikai igénybevétellel jár, ezért a fitness, a kellő edzettség már a rövid távú túrák esetében is rendkívül fontos (FAULKS et al. 2011). Ennek eredményeként a kerékpáros turizmus férfias jellemvonásokat mutat, az erősebbik nem tagjai nagyobb valószínűséggel kelnek útra ilyen célból, mint a társadalom női tagjai (HAN et al. 2017).
- A kerékpározás elterjedése alapvetően a fenntartható fejlődés, mint társadalmi igény

¹ PhD-hallgató, Pécsi Tudományegyetem, somogyib1981@gmail.com

megjelenéséhez kapcsolódik. Az alternatív, a természeti és ökológiai környezet adottságait is figyelembe vevő, azokat kevésbé károsító turisztikai magatartásformák egyike a kerékpározás, amiből következően az ily módon útra kelők esetében a táj, mint a kerékpározás környezete, fontos tényezővé válik (STEINER 1999). Több korábbi kutatás is (KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2010, WATTHANAKLANG et al. 2016) egyöntetű véleményt nyilvánít a tekintetben, hogy a kerékpáros turizmus fő színterei az alacsony szintkülönbségeket rejtő vízpartok (tavak, folyóvölgyek).

- A kerékpáros turizmus során az egyénnek biztosítania kell a technikai feltételeket. Még ha feltételezzük is, hogy kifogástalan állapotú biciklivel indul útnak, akkor is számítani kell technikai akadályokra, melyek a kerékpár, mint műszaki eszköz karbantartását, szerelését, alkatrészek cseréjét vonja maga után. Ez a turisztikai magatartásra kétféle módon hat: egyrészt a kerékpáros turisták azokat a desztinációkat keresik, amelyek rendelkeznek a kerékpározás alapvető infrastruktúrájával, másrészt a karbantartási igény miatt a kerékpáros turistákat az átlagosnál magasabb potenciális költsésszint jellemzi (RITCHIE et al. 2010). A magasabb költsésszint abban is testesülhet, hogy saját és kerékpárja biztonsága érdekében olyan, akár lakóhelyétől távolabb lévő célterületet választ, ahol jól kiépített kerékpárutakon úzheti kedvenc tevékenységét. A sportolás, a nagyobb fizikai igénybevétel miatt elvesztett energia pótlása, a különleges kerékpáros étrendek miatt, szintén a költsésszint növekedésének irányába hat.
- A kerékpáros turizmus sajátos feltételét jelenti a szállítási igények megjelenése. Amennyiben a kerékpáros turizmusban résztvevő nem a lakóhelyén, rekreációs céllal kíván hódolni a tevékenységének, úgy szükséges a *drótszámár* szállítása, amely saját gépkocsi mellett elsősorban vonattal történhet (Magyarországon autóbusszon, illetve városi közlekedési eszközön – villamos, trolibusz, metró – tilos a kerékpár szállítása). A vasúton való szállítás Magyarországon azért is előnyben van, mert a kerékpáros turizmus fő célcsoportja a 34 év alatti ifjúsági korosztály (KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2010), akik a vasúti utazásaik során üzletpolitikai kedvezményeket vehetnek igénybe (26 év alattiak kedvezménye). Ráadásul a fiatal korosztály tagjai még minden esetben rendelkeznek kerékpár szállítására is alkal-

mas saját tulajdonú személygépkocsival. A kerékpár vasúton történő szállítása ugyanakkor nagyban függ a külső körülményektől, így az ez által keletkezett többletköltség mértéke, a kerékpárszállítás infrastrukturális feltételei (kerékpárok elhelyezése, fel- és lerakódásának körülményei, a kerékpárszállítás szolgáltatásának gyakorisága, a szállítási lehetőség térbeli megjelenése) egyaránt befolyásolják a kerékpáros turisták preferencia értékítéletét (CHEN – CHENG 2016).

- Magyarország kis méretéből adódóan a hazai kerékpáros turisták termékfogyasztási preferenciái a maximum egynapos kerékpártúrák irányába mozdulnak el, így főleg a lakóhelytől szervezett kerékpáros körtúrák a jellemzőek. Ugyanakkor az is igaz a kerékpáros turistákra, hogy szeretik a változatosságot, ugyanazt a kerékpártúrát a legritkább esetben járják be több alkalommal (KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2010). Az eddigi vizsgálatokból egyértelmű továbbá az is, hogy elsősorban a nagyvárosokban élők számára jelent turisztikai költséssel egybefüggő érdemi környezetváltozást a természeti környezetben történő turisztikai célú kerékpározás.

Jelen tanulmány által feltárt vizsgálat célja, hogy bemutassa a kerékpározás és a vasúti utazás szimbiotikus kapcsolatrendszerét, annak időbeli és térbeli jellemzőit, valamint a hazai turizmusföldrajzi térben való megjelenését. A vizsgálat célja alapvetően a kerékpárral vagy kerékpáros turisztikai motivációval történő vasúti utazások keresleti és kínálati trendjeinek feltárása volt.

2. Módszertan

A tanulmányban bemutatott kutatás célja a kerékpárral történő együtt utazás és a vasúti személyszállítás szimbiózisának, annak keresleti és kínálati jellemzőinek a feltárása, melynek során primer és szekunder források értékelő jellegű felhasználása történt meg. Mind a kínálati, mind a keresleti oldal feltárását segítette a hazai és nemzetközi szintű szakirodalom szekunder jellegű másodelemzése. A nemzetközi jelentőségű turisztikai szakirodalom feltárása internetes keresőprogramok mellett a ScienceDirect tudományos keresőprogram használatával történt.

A kutatás primer jellegű vizsgálatai két adatbázis adatainak statisztikai jellegű elemzésére épültek. A kerékpárral történő együtt utazás keresleti trendjeinek bemutatását a MÁV-Start Zrt. 2011. évi jegyeladási adatainak értékelése és elemzése alap-

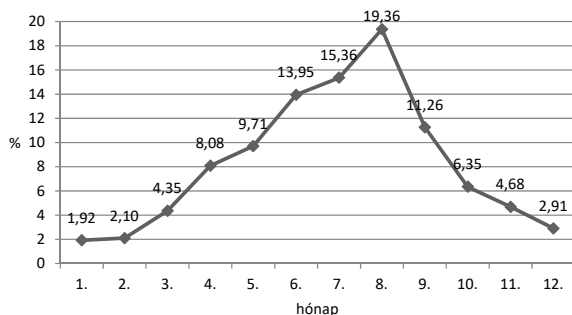
ján végeztem el, míg a kínálati jellemzők szemléltetése a 2017/2018. évi menetrend másodelemzése alapján történt. Előbbi esetében a kerékpáros vasúti jegyek eladása alapján a kereslet szezonálisára, a turisztikai jellegű kerékpáros menetjegyek (kerékpáros túrajegy) eladási adataiból pedig a térbeli megjelenésre lehetett következtetni. Utóbbi esetében a vasúton történő kerékpárszállítás feltételeit és annak térbeli megjelenését vettem górcső alá. Ezen belül a vonat összeállítások vizsgálata a kerékpárszállítás szemszögéből lényeges része a kutatásnak.

3. Eredmények

A vasúti utazás és a kerékpáros turizmus összekapcsolódásának keresleti oldalát vizsgálva az látható, hogy bár a hazai vasúttársaságok mindent megtesznek e növekvő számú és igényű szegmens utazási igényeinek kielégítésére, a kerékpárral együtt történő utazások ennek ellenére csak *marginális szerephez jutnak* a vasúttal történő utazások során. A MÁV-Start Zrt. 2011. évi jegyeladási adatai szerint az összes eladott jegy- vagy bérlet típusnak csak 0,62%-a volt kerékpáros jegy vagy bérlet. Az 1. ábra az eladott kerékpárjegyek és bérletek havi bontású szezonálisát mutatja az eladások százalékában. Látható, hogy a keresleti trend követi a turizmus szezonális ingadozását, és a főszezont jelentő augusztusban éri el a csúcst. Az adatok alapján a kerékpáros turizmus főszezonja nagyjából júniustól szeptemberig tart, míg más hónapokban főleg időjárási okokból kevésbé jellemző ez a fajta aktív magatartásforma. A kerékpáros turizmus tehát csak korlátozottan alkalmas a fennálló szezonális időbeli és térbeli expanziójára, inkább a kínálat vertikális diverzifikáltságát képes növelni.

1. ábra

A kerékpáros turizmus szezonálisitása az eladott kerékpáros vasúti jegyek és bérletek alapján, az eladások százalékában

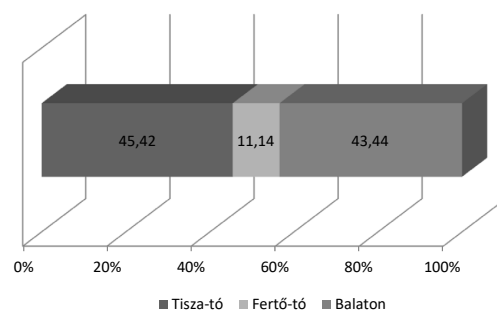


Forrás: saját szerkesztés a MÁV-Start Zrt. adatai alapján

A kerékpáros turizmus és a vasúti utazás kapcsolatának erősítésére néhány éve bevezetésre kerültek a Balaton, a Fertő-tó és a Tisza-tó megközelítését megkönnyítő kerékpáros túrajegyek, melyek lényege, hogy a három legnagyobb tavunk vasúton az ország minden állomásáról egységes árú jegy megváltásával érhető el². A kerékpáros túrajegyek ára alapján a 90 km-nél nagyobb távolságú utazások esetén már megéri a túrajegy megváltása.

2. ábra

A vasútra váltható kerékpáros túrajegyek eladásának a turizmusföldrajzi térben való megoszlása (%)



Forrás: saját szerkesztés a MÁV-Start Zrt. adatai alapján

A 2. ábra a kerékpáros túrajegyek 2011. évi eladását mutatja, miszerint a Tisza-tó és a Balaton a két legfontosabb kerékpáros desztináció. Az adatok helyes értelmezéséhez figyelembe kell venni, hogy egyrészt a túrajegyekre való kereslet a május – szeptember közötti időszakban jellemző, másrészt az eladott túrajegyek alacsony elemszáma (2011-ben összesen alig több, mint 700 db) tovább korlátozza az adatok hosszú távú értelmezhetőségét. Ugyan az adatfelvétel óta eltelt időben minden bizonnyal növekedett a túrajegyek eladásának volumene, ez a szegmens továbbra is marginális szerepet képvisel a kerékpárral együtt történő utazások során. Ennek oka abban rejlik, hogy a kerékpáros hivatásforgalmi utazók és kerékpáros turisták elsősorban rövidebb távokra váltanak jegyet, ugyanakkor a kerékpáros túrajegy megvétele csak 90 km felett éri meg. A fő küldő piacot jelentő fővárosból elsősorban a Velenicei-tó és a Dunakanyar a legfontosabb célterületek, amelyek közelebb vannak ahhoz, mintsem megérje a kerékpáros túrajegy vásárlása. A jegyeladási adatok havi bontásából a kerékpáros utazások szezonális ingadozásai és területi eltérései is kiviláglanak. A Tisza-tóhoz történő utazások fő időszaka ugyanis június, a Balatonhoz történő utazásoké pedig szeptember, vagyis a két legfontosabb célpont

² <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/jegyvaltas-jegyarak>, Letöltve: 2018. január 16.

egyike esetében sem a főszezont jelentő augusztus hozza a kereslet kulminációját. Ennek magyarázata a vízparti turizmus sajátosságaiban rejlik, mivel a főszezon időszakban tavainkat igen nagyszámú vendég keresi fel, elsősorban fürdési, üdülési célzattal. Kerékpáron ülve a turisztikai magatartást igen negatívan képes befolyásolni a tó körül kiépített kerékpárutakon sokszor hőmpölygő tömeg kerülgetése. A két nagy vízparti desztináció mellett eltörpül a Fertő-tó térségébe történő, vasúti utazással egybekötött kerékpáros utazások volumene.

A hazai vasúti utazási szolgáltatók (MÁV-Start Zrt., GYSEV Zrt.) mindegyikének kiemelt célja a kerékpárral együtt, hivatásforgalmi vagy turisztikai céllal utazók látható és latens piacszegmentáción alapuló igényeinek kielégítése. A vasúti közlekedés szolgáltatói az egyéni, a kiscsoportos, valamint a nagy tömegű kerékpár-szállítási igényeket is igyekeznek kielégíteni.

A hazai vasútvonalakon közlekedő vasúti szerelvényekben többféle módon nyílik lehetőség a kerékpár szállítására³. A poggyásztérrel rendelkező kocsikkal futó szerelvényekben a poggyásztér nagysága függvényében 2-58 db kerékpár helyezhető el. A poggyásztérrel rendelkező kocsik általában a forgalmasabb törzshálózati vonalakon, valamint a frekvenciátaltabb mellékvonalakon futnak. A többcélú térrel rendelkező kocsikban a kerékpárszállításra kijelölt teret a mozgásukban korlátozottak és a babakocsival közlekedők is használhatják, így ezekben a szerelvényekben a kerékpárszállítás körülményei, különösen hétköznapi forgalmi csúcsidőszakokban, korlátozottak lehetnek. Ide tartozik a Magyarország vasútvonalain futó három legkorszerűbb villamos motorvonat, a *Desiro*, a *Flirt* és a *Talent* is. Némely kocsitípus esetében a kocsik előterében van kialakítva a jellemzően 2-2 db kerékpár tárolására alkalmas hely. Kerékpárszállító kocsik hiányában, a vonat első és utolsó másod osztályú kocsijának vonatvég felőli előterében szállítható 2-2 db kerékpár, azonban ez a megoldás már csak az egyéni, legfeljebb kiscsoportos igényeket képes korlátozott mértékben kielégíteni⁴.

A kerékpár szállítását, főleg ha csomaggal együtt, több napos túrára kel útra a vándor, jelentősen megkönnyíti az *alacsonypadlós járművel* való utazás lehetősége. Ezt a hazai vonalhálózaton a *Flirt*, a *Talent* és a *Desiro* motorvonatok képviselik, amelyek a GYSEV, illetve a MÁV fővárosi elővárosi vonalhálózatán közlekednek. A nem alacsonypadlós szerelvények esetében a kerékpárok vonatra történő felrakásának és onnan történő levételének

nehézsége rontja az utazás élményét, így a turisztikai magatartás és millió szempontjából ezek a szerelvények hátrányt jelentenek. Azt is érdemes ugyanakkor figyelembe venni, hogy a vasúttársaságok elsősorban a hivatásforgalmi igényeket szolgálják ki, amelynek egyenes következménye, hogy a kapacitási csúcsok hétköznapi jelentkezők, nem pedig a turisták által keresett hétvégi időszakokban⁵. Turisztikai szempontból tehát hiába közlekedik a hét 5 napján 3 egymásba kapcsolt, egyenként 6 db kerékpár szállítására alkalmas alacsony padlós motorvonat, ha a forgalmi igényeket figyelembe véve hétvégén ebből csak egy közlekedik (vagyis a hétköznapi 18 helyett hétvégén csak 6 férőhely van). Ennek alapján értelmezhető az 1. táblázat és az azon feltüntetett négy kategória:

- A: Vasútvonalak alacsony padlós járművek közlekedésével, hétvégi csúcskapacitással: a személyforgalom által használt vasútvonalak 10,5%-a tartozik ide.
- B: Vasútvonalak alacsony padlós járművek közlekedésével, hétköznapi csúcskapacitással: a személyforgalom által használt vasútvonalak 10,3%-a tartozik ide.
- C: Vasútvonalak kerékpárszállításra alkalmas kocsikkal ellátott magas padlós szerelvényekkel: a személyforgalom által használt vasútvonalak 32,9%-a tartozik ide.
- D: Vasútvonalak kerékpárszállításra alkalmas kocsikkal ellátott szerelvények nélkül: a személyforgalom által használt vasútvonalak 46,3%-a tartozik ide.

1. táblázat

A vasúton történő kerékpárszállítás lehetőségei a turizmusföldrajzi tér figyelembevételével

Nagytaj	Kategória	Vasútvonalak hossza (km)	Részesedés a nagytaj vasúthálózatából (%)
Alföld	A	314	11,80
	B	153	5,75
	C	1128	42,37
	D	1067	40,08
Dunántúl	A	327	12,82
	B	357	14,00
	C	617	24,20
	D	1249	48,98
Észak-magyarországi hegyvidék	B	130	16,03
	C	306	37,73
	D	375	46,24

Forrás: MÁV-Start Zrt. 2018. évi menetrendje

³ <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kedves-kerekparos-utasunk>, Letöltve: 2018. január 16.

⁴ <http://www.vonatosszeallitas.hu/kerekpar/index.html>, Letöltve: 2018. január 16.

⁵ http://www.vonatosszeallitas.hu/vonalak_terkep_magyarorszag.html, Letöltve: 2018. január 16.

A vasúti utazás és a kerékpáros turizmus érdemi szimbiózisát, együttműködési lehetőségeit tehát jelentősen árnyalja az a tény, hogy a személyforgalom számára hozzáférhető *vonalak majdnem felén* a 2018. évben érvényes menetrend szerint nincs lehetőség nagyobb volumenű kerékpárszállítási igény kielégítésére. Ezen belül több, turisztikailag frekventált vonal is megtalálható, így például a Balaton északi partján futó 26-os és 29-es számú vonalak (a nyári menetrend kivételével), a 11-es számú Bakonyvasút, a Tisza-tó megkerülését segítő 102-es és 103-as vonalak, vagy a Szilvásváradra menő 87-es szárnyvonal. A kategóriák 1-4 érték közötti súlyozásával (1-es a legjobb, 4-es a legrosszabb érték), a Dunántúl nagytájon futó vasútvonalak kerékpáros turisztikai súlyozott átlaga 3,09, az Alföldön futó vasútvonalaké 3,11, míg az Észak-magyarországi hegyvidéken lévő vonalakra 3,30. Ez azt jelenti, hogy kerékpárszállítás szempontjából a dunántúli vasútvonalak *képesek leginkább* a kerékpáros turisták által többnyire elvárható szolgáltatásokat nyújtani. *Legrosszabb helyzetben* az Észak-magyarországi hegyvidék környezetében futó vasútvonalak vannak, ezen a nagytájon nincs olyan vasútvonal, amely az 1. kategóriába tartozna. A súlyozott értékek mögött az a tény is észrevehető, hogy a kerékpárjával együtt útnak induló turista legnagyobb eséllyel csak korlátozott férőhellyel rendelkező, nem alacsony padlós járatot fog utazni.

A legjobb, vagyis az *A kategóriába* a Dunántúlon található Budapest–Győr–Hegyeshalom–Rajka (1-es számú), a Budapest–Érd-alsó–Székesfehérvár (30a számú), a Budapest–Érd-felső–Pusztaszabolcs (40a számú), a Pusztaszabolcs–Dunaújváros (42-es számú) és a Budapest–Esztergom (2-es számú) vasútvonal tartozik. Az Alföldön az *A kategóriába* tartozik a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony (100-as számú) vasútvonal. A *B kategóriába* (melyben szintén alacsony padlós járművek közlekednek) a Dunántúlon a Hegyeshalom–Szombathely közötti (16-os számú), a Sopron–Szombathely (15-ös számú), a Szentgottárd–Szombathely (21-es számú), a Győr–Sopron (8-as számú) és a Veszprém–Székesfehérvár (20-as számú) vasútvonal tartozik. Az Alföldön ebben a kategóriában szerepel a Budapest–Újszász–Szolnok (120a számú), Lajosmizse–Gyál felső (142-es számú) és a Budapest–Kunszentmiklós–Tass (150-es) számú vonalszakasz. Az Észak-magyarországi hegyvidéken a *B kategóriába* tartozik a Budapest–Hatvan (80a számú), a Budapest–Veresegyház–Vác (71-es számú) és a Budapest–Vác–Szob (70-es számú) vasútvonal. A felsorolt vonalszakaszok azok, ahol lehetőség van a saját kerékpár alacsony padlós járművön való szállítására.

A legjobb, vagyis az *A kategóriába* elsősorban a

Budapest környéki elővárosi vonalak tartoznak, ahol az egyes alacsony padlós szerelvényeken jellemzően 6-12 db kerékpár szállítható. Külön ki kell emelni a Budapest–Szolnok–Záhony, 100-as pályaszámot viselő vonal esetét, mivel itt a 6260-as számú, Budapest–Nyugati pályaudvarról 5:03-kor induló és a 6223-as számú, Záhonyból 17:03-kor induló személyvonatokat a MÁV-Start Zrt. hétfélig napokon alacsony padlós *Flirt* motorkocsikkal állítja ki, melyeken egyidejűleg 12 db kerékpár kényelmes szállítására van lehetőség⁶. Ezáltal olyan turisztikai desztinációk érhetőek el kerékpárszállítással együtt, mint a Tisza-tó, Debrecen és térsége vagy a Nyírség. A Tisza-tó megközelíthetőségét ugyanakkor hátrányosan érinti, hogy a 100-as vonalról induló két Tisza-tavi vonalon csak *korlátozottan áll rendelkezésre* a kerékpárszállítás kapacitása. Ugyancsak kiváló adottságai vannak az 1-es számú, Budapest–Hegyeshalom vasútvonalnak, amely az Észak-Dunántúl mellett a Bakony és a Fertő-tó kerékpáros elérését is segíti.

4. Következtetések

A vasút kerékpárszállítási adottságait értékelve és a kerékpáros turizmusban résztvevők fogyasztási preferenciáit figyelembe véve, az alábbi desztinációkban érdemes a vasúti személyszállítási szolgáltatónak a kerékpáros túrák kiejánlását vizsgálni, illetve megfontolni:

- *Duna menti túrák*: kiépített kerékpáros infrastruktúrájával a Dunakanyar a két keréken közlekedők fő célterülete. A Duna mentén futó EuroVelo 6 kerékpáros útvonal kiépített szakaszain több vasúti érdekelttségű túra is tehető. A már jól ismert Szob–Vác–Budapest útvonal mellett Esztergom környékén, valamint Dunaújváros térségében érdemes *előzetes igényfelmérést* kezdeni.
- Nyári menetrendi időszakban a Balaton környéki vasútvonalakon a személyvonatokat alacsony padlós motorvonatokkal állítja ki a MÁV-Start Zrt. Téli menetrendi időszakban a Veszprém felé közlekedő alacsony padlós járatok igénybevételével, valamint a Veszprém és Balatonalmádi között a régi vasúti nyomvonal helyén épült kerékpárút közbeiktatásával lehet elérni a Balaton körüli kerékpárutat.
- A 100-as vonal mentén, Szolnok környékén a Tisza mellett futó EuroVelo 11-es útvonal kiépített szakaszainak felhasználásával, valamint alacsony forgalmú közutak közbeiktatásával lehet vízparti jelleget is felvonultató túrákat tenni. A Tisza-tó környéki kerékpározás

⁶ http://www.vonatoszeallitas.hu/S51viszonylat_2017.html, Letöltve: 2018. január 16.

esetében, bár a vasút jelentős erőfeszítéseket tesz az igények korszerű kielégítésére, a szolgáltatás színvonalának emelése *elodázhatatlan feladat* az utazóközönség elvesztésének elkerülése érdekében.

- A nyugat-dunántúli kerékpárszállítási adottságokat a Szigetközben Győr és Mosonmagyaróvár környékén, a Mosoni-Duna élő és holt ágait érintő túrákon lehet legjobban kiaknázni. Sopron környékén a GYSEV vonalain lévő városokban élők számára érdemes Fertő-tó környéki kerékpártúrát szervezni.

Felhasznált irodalom

- CHEN, C-F. – CHENG, W-C. (2016): Sustainability SI: Exploring Heterogeneity in Cycle Tourists' Preferences for an Integrated Bike-Rail Transport Service. *Networks and Spatial Economics*. 16(1). pp. 83-97.
- CSAPÓ J. (2016): Az aktív turizmus keresletének vizsgálata a turizmus legújabb trendjeinek tükrében. *START*. 1(2). pp. 13-22.
- HAN, H. – MENG, B. – KIM, W. (2017): Bike-traveling as a growing phenomenon: Role of attributes, value, satisfaction, desire, and gender in developing loyalty. *Tourism Management*. 59. pp. 91-103.
- JABAUDON, N. (2003): Cycling Holidays in Europe. *Travel and Tourism Analyst*. 6. pp. 1-21.
- LAMONT, M. J. (2009): Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective. *Tourism Analysis*. 14(5). pp. 605-620.
- LUMSDON, L. (2000): Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development. *Journal of Sustainable Tourism*. 8(5). pp. 361-377.

MILLINGTON, K. (2001): Adventure tourism. *Travel and Tourism Analyst*. 4. pp. 59-88.

RITCHIE, B. W. – TKACZYNSKI, A. – FAULKS, P. (2010): Understanding the motivation and travel behaviour of cycle tourists using involvement profiles. *Journal of Travel and Tourism Marketing*. 24(4). pp. 409-425.

SIMONSEN, P. S. – JØRGENSEN, B. – ROBBINS, D. (1998): *Cycling tourism*. Nexø: Research Centre of Bornholm.

STEINER, J. (1999): Wirtschaftsfaktor Radtourismus. *Münstersche Geographische Arbeiten*. 42. pp. 33-38.

WATTHANAKLANG, D. – RATANAVARAH, V. – CHATPATTANANAN, V. – JOMNONKWAO, S. (2016): Measuring the motivation to ride bicycles for tourism through a comparison of tourist attractions. *Transport Policy*. 52. pp. 153-163.

Internetes források

- FAULKS, P. – RITCHIE, B. W. – DODD, J. (2011): *Bicycle tourism as an opportunity for re-creation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants*. <http://www.lincoln.ac.nz/PageFiles/7235/Faulks.pdf>, Letöltve: 2018. január 16.
- KERÉKPÁROS TURIZMUS FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA 2010-2015 (2010): http://www.terport.hu/webfm_send/248, Letöltve: 2018. január 16.
- MAV-START ZRT. 2018. ÉVI MENETRENDJE: <http://elvira.mav-start.hu/>
- TURIZMUS MAGYARORSZÁGON 2016 JELENTÉS (2017): https://mtu.gov.hu/documents/prod/Helyzetelemzes_2016_1708.pdf, Letöltve: 2018. szeptember 15.