

Kerékpáros Turizmus Fejlesztési Stratégiája
Észrevételek a Kerékpáros Tárcaközi Bizottság
III. Turisztikai Munkabizottság véleményei alapján

Általános formai észrevételek

- A tartalomjegyzék strukturálását célszerű volna átgondolni. (pl: a 4. és 4.3 fejezet címe azonos, célszerű volna kiemelni külön fejezetbe a stratégia tényleges leírását).
- Szintén nem homogén a bontás, felsorolás mélysége sem, néha 3 szintű alászámozás van, néhol van számozás nélküli alcím, ill. római szám - arab szám is belekeveredik.
- Magyar fogalmak használata szükséges ahol van megfelelő kifejezés, ahol nincs ott a nemzetközi fogalmak meghatározása javasolt
- Számos helyen szakmai hibákat tartalmaz a szóhasználat (pl. mindenütt javítandó az **árvízvédelmi** töltés **árvédelmi** töltésre (Vízgazdálkodási lexikon))
- Szükséges lenne egy 2 oldalas sajtóanyag és egy 10 oldalas vezetői összefoglaló, valamint egy ppt prezentáció (felhívás tartalmazza)
- A kiírás szerint a stratégia mellékletekkel együtt sem lehet hosszabb 100 oldalnál, ehhez képest mellékletek nélkül 112 oldal. Kérdés, hogy mi az, ami mellékletként várható még (pl. kutatási jelentés, Workshopok tematikája?).

Általános tartalmi, módszertani észrevételek

- A dokumentum elkészítése során a bevonás, aktivizáció mértéke nem volt megfelelő, így a fejlesztési dokumentum végrehajthatósága kérdéses. Nem vonták be azon szervezeteket, amelyek a finanszírozás vagy a megvalósítás kapcsán kulcsszerepet játszanak (pl. ROP IH, Regionális Fejlesztési Tanácsok és ügynökségek, önkormányzatok és szövetségeik, szálloda és vendéglátóipari szövetségek). A tervezés során a kulcsszereplők egyidejű részvételével megtartott workshopok nem érték el azt a mélységet, amelyet egy országos stratégia készítése során szükséges lett volna, így a kitűzött célok, a leírt tevékenységek, a kijelölt felelősök túlnyomórészt a készítő véleményét (és nem az érintettek vállalásait, megállapodásait) tükrözik.
- az ajánlatban szerepel a reprezentatív felmérés. Az online felmérés miatt annak eredménye csak egy szűk körre (interneteléréssel rendelkező, elkötelezett kerékpárosok) jellemző, a kerékpáros turizmus hazai célcsoportjai szempontjából nem reprezentatív.
- nincsenek feltárva a határon átnyúló infrastrukturális és egyéb kapcsolatok (milyen körülmények között, útvonalon érheti el a külföldi kerékpározó turista hazánkat, itt mi a teendő)
- nem tartalmazza az anyag, hogy milyen feltételek, felhatalmazás biztosítása szükséges a stratégiában megfogalmazott célok eléréséhez, esetenként irreális eszközöket nevez meg (pl. kerékpáros turizmusért felelős kormánybiztos).
- a stratégia teljes anyagában zavart okoz, hogy a kerékpáros közlekedés és infrastruktúrafejlesztés olyan részletkérdéseit taglalja, amelyek nem kapcsolódnak közvetlenül a kerékpáros turizmushoz.
- regionális, kistérségi szinten jelentős kerékpáros turisztikai fejlesztési tapasztalat, gyakorlat áll Magyarországon is rendelkezésre, ezek összegyűjtése,

összehasonlítása hiányzik, ezek alapján ajánlás összeállítása is szükséges lett volna az ajánlat és a felhívás szerint.

- hiányzik a javaslatból a szolgáltatók, szponzorok kapcsolatainak elemzése, bevonásuk, ösztönzésük lehetséges módja. Ennek finanszírozási okokból is nagy jelentősége lehet
- nem foglalkozik a stratégia a képzés kérdéseivel, ezen belül alapvetően a turisztika szempontjából leglényegesebb túravezető képzéssel
- a stratégia egyik legfontosabb része a marketingtervezés (III. fejezet) rendkívül szegényes, mindösszesen 5 oldal! Nagyon kevés konkrétumot tartalmaz, inkább csak azt írja le, amiről a fejezetnek szólnia kellene.

A területiség, területi elemzés szinte teljesen hiányzik az anyagból. Nem jelenik meg az ország talán legfontosabb turisztikai célterülete, a főváros sem. Elemezni szükséges az eltérő adottságokkal rendelkező területek speciális helyzetét, feltételeit, problémáit és az általánostól eltérő feladatait. Amikor a tervezők területi információkat közölnek, a különféle területi szintek teljesen összekeverednek (pl. azonos szinten jelenik meg a Fertő-tó és a Nyugat-Dunántúl miközben ráadásul pl. itt a rész-egész viszony is fennáll).

Tételes észrevételek

1. Bevezető

- 3.bek. vége: **főleg** a nyaralás ideje alatt (kihangsúlyozni szükséges)
- 4.bek.: kimaradt a településközi kerékpározás

2. Fogalomrendszer

- A kerékpáros turizmusnál és kerékpáros nyaralásnál fontos szempont, hogy más közlekedési eszközzel is megközelíthető a célterület.
- Nyaralás közbeni kerékpározásnál nem célszerű kiemelni, hogy borkóstolás kerékpárral, más példát kellene megjeleníteni. (alkoholfogyasztás a kerékpározás közben is tiltott)

3. Helyzetelemzés

3.1.1 nemzetközi környezet

- nem homogén az anyag abból a szempontból, hogy hol egy ország több tevékenységét elemzi, hol egy tevékenységet több országban,
- szükséges a külföldi tapasztalatokból egy összefoglaló, kivonat, hogy mik azok, amit itthon is érdemes figyelembe venni.

3.1.1.1.

- a tematikus utak fontossága kiemelendő
- kerékpáros városnézés kiegészítendő
- a 2.795 milliárd... mértékegysége db/nap/ alkalom/km per év ? melyik év?
- keveredik az euró, EUR és a € jel, egységesítés szükséges
- jó volna tudni, hogy mi a jellemző: saját kerékpár (mivel szállítja a helyszínre: saját gk/vonat/más?) vagy inkább a helyszíni kölcsönzés a domináns

3.1.1.2.

- ebből a fejezetből kimaradt a Vasfüggöny tematikus út (később szerepel)

3.1.1.3.

- elírás : ...szintén foglalkoznak...

3.1.2.

- a kerékpáros útvonalhálózatok és szolgáltatások alatti alapelv felsorolás melyik országra vonatkozik, vagy ez egy általános tapasztalat-levonás?

- tartalmaz országonként kisebb forgalmú utakat, mint használható kerékpáros létesítményt, de jó volna tudni, hogy az egyes országokban ez milyen forgalmat jelent. Lényeges lenne a burkolatállapot figyelembe vétele is
- 18.oldal alján elírás, helyesen: Balaton
 - o kiemelendő, hogy a ROP alapvetően lakott területen belüli támogat
 - o hiányzik az FVM mezőgazdasági utak támogatása.
- 20.oldal tetején elírás, helyesen: Ezek a jellemzően...
 - o az EV6 Rajkától-Győrig van kiépítve, kitáblázva végig
- 21.oldal tetején: a kerékpártárolókra rendelkezésre áll paraméterkönyv
 - o középen: Nem stratégiai kérdés, hogy az MK tagjai kedvezményben részesülnek.
 - o milyen ösztönzők lehetnek a MÁV-START felé a biztonságosabb, kiterjedtebb kerékpárszállításhoz? Az anyagban csak az ECF elemzését használja fel a készítő, pedig legalább ilyen fontos lenne a MÁV-START jelenlegi hozzáállásának, kedvezményeinek elemzése, csomagok, eszközbeszerzések, további javaslatok készítése, külföldi tapasztalatok adaptálása
 - o vannak hazai, kerékpárszállítást biztosító Volán társaságok is, elemzésük szükséges

3.3.1.4.:

- a fejezet rendkívül szűk elemzés, nem terjed ki az egész országra, nem veszi figyelembe a meglévő regionális kínálatot (pedig a címe ezt sugallja és a jelzethél sokkal több van)
- keveredik az infrastruktúra és a szervezés kérdésköre, de nem következetesen
- a Három-folyó túraútvonalon a DDNPI szervez kerékpártúrákat
- EV11 nyomvonalát nem szabad a Tiszára leszűkíteni, érinti a Bodrogot és egyéb zempléni térséget.

3.3.1.6. A meglévő marketing elemzése hiányos, pedig helyi szinten jelentős marketing tevékenység folyik több helyen

3.3.2. A fejezet nagyon hiányos, egy reprezentatív felmérés, alaposabb kutatás szükséges lett volna

3.3.2.1. Az évi 300 ezer db kerékpáros eladás egy adott évben volt (2006), amikor a KMP készült (és egészségpénztárra el lehetett számolni), ez nem reprezentatív, szükséges az évi adatok, trendek megjelölése

3.3.2.3.

- 31.oldal Rendezvények között az első az nem Kerékpáros rendezvény, hanem Kerékpáros verseny
 - o keveredik a rendezvény és a turisztikai lehetőség
 - o a megjelenítés rendkívül hiányos, sokkal több jelentős rendezvény van

3.3.3.1.:

- 33. oldal alján megemlítendő a KTB
- 34. oldal közepe: az önkormányzatok a helyi utak fejlesztésért felel, a kerékpárút helyi út, vonatkozó jogszabály ismertetés és hivatkozás szükséges. Megemlítendő az NFGM-NFÜ (ROP és KözOP IH)

3.3.3.3

- 37.oldal tetején: a következő VeloCity (egységesen irandó!) nem 2013-ban lesz.
 - o Középen: megemlítendő az EV6 nemzetközi Duna túrája

3.4.

- 41. oldal közepe: egységes kerékpáros arculat létezik, de a Magyar Turizmus Zrt. nem fogadta el. Törekedni kell a táblázás állandóságára és egységességére, a táblacsere rendkívül költséges és megzavarhatja a turistákat.
- 4.1.2.
- 45.oldal: ennél sokkal árnyaltabb a jelenlegi helyzet is, jelentős térségi eltérések vannak, alátámasztó adatok hiányoznak, ez nem ebbe a fejezetbe való, hanem az elemző részhez
 - 46.oldal Problémafa és 49.ol Célfá: teljesen hiányzik a biztonság, lopás-veszély.
- 4.1.3.
- törvényi előírás alapján készülnek megyei rendezési tervek, tartalmazzak kerékpárutakat, a vizsgálatuk, elemzésük hiányzik
 - konkrét irányszámok hiányoznak (célmeghatározás??)
- 4.1.4.
- 51.oldal: számok hiányoznak, tény és céladat
- 1 sor EV6 és EV11 összefüggő OTrT nyomvonal
 - 3. sor EV6 teljes hosszban kitáblázott, az 55%-os célérték mire vonatkozik? (a teljes OTrT nyomvonalra irreális, a turisztikailag legfontosabb, kiépített hossza szükséges)
 - 6. sor van ernyőszervezet: KMSZ
 - 7. sor: minősítési rendszer nincs (helyi minősítések vannak!), vagy minősített infrastruktúra?
 - 10. sor.: Regionális marketingstratégia több helyen van
- 52.oldal
- ha a piacfelmérés =0, akkor az minősíti a jelen munka előkészítését
 - 2. sor. Milyen mélységű adatbázis és interaktív portál készülhet el 2010-re?
 - 3. sor. Országos **papíralapú** kerékpáros térkép van
 - 4. sor Konkrétabban kellene megfogalmazni: vonalakon, vagy országosan, milyen időszakban
 - 5. sor nem lényegtelen, hogy milyen hálózatot ér el (országos/regionális/helyi, kerékpározható közút/önkormányzati út)? Az 1 km az kerékpáros szempontból nagyon kis távolság
 - 6. sor. Mi az alapja a bázisértéknek? Az EV Study az egy becslés, nem lehet indikátor bázisértéknek venni, hazai vizsgálat szükséges
 - Utolsó sor: milyen minősítés? Van minősítési előírás? Akkor miért kell kidolgozni (64.oldal)? Minősítési rendszere és minősített szolgáltatója van több szervezetnek, de nincs országos egységes
- 53.oldal
- 1.sor előírás, helyesen: utazások
 - 7. sor a baleset szám nem jó indikátora a turizmusnak
- 4.2.1. a gúla szintjei jól definiáltak, célszerű volna azonosítóval ellátni és megjelölni a hazai célcsoportokat, azok méretét, megmozdulásait (pl: Critical Mass)
- 58. oldal táblázata: keverednek a hazai és nemzetközi adatok, így az elemzés nem reális
- 4.3 fejezet mindenképpen önálló fejezetet érdemel és a római számozás zavaró
- 4.3./I.
- Az átmeneti szervezetre mindenképpen kevés a 2010-2012, jó, ha 2014-ig megvalósíthatja a kitűzött feladatokat
 - A javasolt szervezeti ábrán nem jó a hatóság definíció, a benne szereplő szervezetek jelentős része nem hatóság

- 64. oldal alja: a minősítésre civil javaslat szükséges, de állami szervezetnek kell kiadni. A DDOP pályázatával megjelent egy KMSZ ajánlás.
- A javasolt szervezetek függőségi kapcsolatát megjelölni szükséges
- Kormány megbízotti poszt létrehozásának esélye kicsi, végrehajtó-koordinátor meghatározás ellentmondás
- 67. oldal alján megemlítve a mostani KTB irányítás. **Mindenképpen szükséges egy összehasonlítás: most a feladat koordinálása milyen szervezetekben történik, milyen hatáskörrel, feladatkörrel, hány fővel és milyen szervezeteket, hatáskört, feladatkört és főt igényel a javasolt szervezeti felállítás. Ennek hiányában nem ítéltető meg a megfelelése.**
- Az átmeneti szervezet megfogalmazás nem jó, ha egy szervezet tudja, hogy átmeneti, akkor nincs motiváció

4.3./II.1

- ezzel ne foglalkozzon a stratégia, ez Útügyi Műszaki Előírás kérdése
- 3. bek. ne tegyük bele egyes kerékpáros civil szervezetek műszakilag, használati szempontból nem feltétlenül igazolható, zavaros elveit
- rurális helyett a falusi turizmus fejlesztése egy jelentős cél.
- A KözOP nem turisztikai, csak lehet ilyen vonatkozása
- önkormányzati hatáskör, de kistérségi feladat, hogy hálózat legyen, turisztikai stratégia legyen.
- 69. oldal teteje: ez a kerékpáros **turisztikai** útvonalak kijelölési szempontjai, ezt ki kell hangsúlyozni.
- 69. közepe útvonal kialakítása a megcélzott célcsoportnak feleljen meg, jelentős különbségek lehetnek (családos turista ↔ hegyi kerékpáros), nem lehet olyan útvonalat fejleszteni, ami minden célcsoportnak megfelel.

4.3./II.1.1.

- 4. pont: A KKK megállapodást kötött a KMSZ-el az EV6 táblarendszer fenntartására.
- 71. oldal teteje: a jelenleg elfogadás alatt lévő műszaki előírás figyelembe veszi ezeket a szempontokat és NEM CÉL, hogy rendszeres átdolgozásra kerüljenek. A természetvédelem szempontjainak, elfogadó képességének kidolgozása szükséges (Kormányhatározat!)

4.3./II.1.2.

- 3. bek: nem teljesen világos a hozzáférés és adatcsere-lehetőség
- a Kenyi adatfeltöltése nem hasonlítható az OKA-hoz, a támogatási rendszeren keresztül kisebb személyzeti igénnyel kezelhető, az hogy így nem hatékony, szerencsétlen megfogalmazás. Az adatgyűjtés vállalkozók bevonásával elindul.
- 72. oldal teteje: A KKK nem a monitoringozás feladatára végez minősítést, hanem az adatgyűjtők minősítését végzi.
- 72. oldal. 2. bek. miért kell az infrastruktúrafejlesztést decentralizálni? Mi lenne és mit csinálna az alsóbb szint? Valamilyen megközelítésben már ma is decentralizálva van az önkormányzatokhoz.
- 72. oldal. 3. bek. jó gondolat, de rendkívüli humán erőforrást igényel, a kerékpárutakra kialakítás alatt van a „ranger” rendszer
- a kerékpáros műszaki ellenőrzés nem a stratégia témája
- 72. oldal alján a lábjegyzet: nem Pár perc Bt, hanem Per Perc Bt.

4.3./II.1.3.

- nem biztos, hogy az összes kerékpárút kezelést egy kézbe kellene adni, nem beszélve arról, hogy akkor az összes tulajdont is vissza kellene venni? Koordináció viszont valóban szükséges.

- erdőtörvény módosítása megtörtént.
- 4.3./II.2. mintaként szolgálhat az EV6 kitáblázása
- 4.3./II.3.1. felsorolás nem mindegyike kerékpáros **turisztikai** attrakció, cím!
- 4.3./II.4.1.
 - A II. fejezet rendkívül sok jó gondolattal, sok ismételéssel, jobban strukturálandó.
 - 77.oldal közepe: A KKKR-t meg kell magyarázni
 - 77-79 oldalak jelentős ismétlések
 - 82.oldal fejlesztendő magterületek közé felveendő a Velencei tó és Budapest
- 4.3./III. A marketingstratégiának sokkal alaposabbnak, részletesebbnek kellene lenni, kiemelve a Megbízó feladatait és az általános feladatokat
- 4.3./III.3.1. Kiemelendő a Kerékpárosbarát Település akció és nagyon fontos lenne ajánlást készíteni az önkormányzatoknak az összefogásra (a gondolat megjelenik).
- 4.3./IV.2. Bírálati szempontok összehangolása a turisztikai jellegű kiírásokkal szükséges, egyeztetni (kellett volna!) a kiírókkal. Szakmailag szükséges kritériumok vannak megfogalmazva, de ezeket meg kellene vitatni, mert nem mérhetőek és ezek bizonyos része lehet, hogy nem érvényesíthető a pályáztatás során, különös tekintettel az EU-s támogatásokra.

5. Intézkedési Terv

- Az Intézkedési Terv miért nem a stratégia által javasolt (javítandó) szervezeti struktúrára alapozza az intézkedési tervet és miért a KTB-re (ami nincs elemelve)
- **KTB-nek nincs felhatalmazása feladatok kiadására, nincs fedezete.**
- 102.o.: Kerékpáros műszaki ellenőrzés – ez pontosan mit fed? Nem a stratégia feladata
- 104. o.: arculatot megterveztetni újra?