



PIACELEMZÉS, VALAMINT A KERÉKPÁROS TURIZMUS ÉS AZ EUROVELO 13 ÚTVONAL MENTI TURISZTIKAI TERMÉK MÁRKAFEJLESZTÉSE AZ OPTI-BIKE 3 PROJEKT KERETÉBEN



Jó szomszédok
a közös
jövőért

PIACELEMZÉS, VALAMINT A KERÉKPÁROS TURIZMUS ÉS AZ EUROVELO 13 ÚTVONAL MENTI TURISZTIKAI TERMÉK MÁRKAFEJLESZTÉSE AZ OPTI-BIKE 3 PROJEKT KERETÉBEN

Ez a tanulmány az OPTI-BIKE 3 projekt keretében készült,
és az Interreg IPA Magyarország – Szerbia Határon Átnyúló
Együttműködési Program társfinanszírozásával valósult meg.

A tanulmány szerzői:
mgr. Lányi Hnis Izabel
dr. Fazekas Tibor



Tartalom

1. A projekt tárgya, fenntartható közlekedés, kerékpározás a városi mobilitásban	11
1.1. A PROJEKT TÁRGYÁRÓL – OPTI-BIKE 3	11
1.1.1. Az OPTI-BIKE 3 projekt megvalósításának főbb tevékenységei	12
1.1.2. Az OPTI-BIKE 3 projekt fáziscéljai és folytonossága az előző fázisokkal	13
1.2. Fenntartható társadalom – fenntartható közlekedés	15
1.2.1. A fenntartható fejlődés fogalma és jelentősége	16
1.2.2. A fenntarthatóság fogalmának kialakulása és fejlődése	17
1.2.3. A fenntartható fejlődés alapvető céljai és elvei	19
1.3. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS A VÁROSI MOBILITÁS KERETEIN BELÜL	21
1.3.1. A városi mobilitási terv elméleti kerete	21
1.3.2. A fenntartható városi mobilitás céljai és hatásai	30
1.3.3. A fenntartható városi mobilitás megvalósításának tényezői	33
1.3.4. A TEN-T hálózat és a fenntartható városi mobilitás tervezésének szerepe a korszerű közlekedési rendszer fejlesztésében	33
2. A kerékpáros turizmus szerepe a kistérség idegenforgalmi szempontú fejlesztésében	37
2.1. Fogalommeghatározások	37
2.1.1. Alapvető fogalmak	37
2.1.2. Módszertan, a tanulmányban alkalmazott eszközök, a tanulmány hipotézise, víziója, küldetése és a kerékpáros turizmus stratégiai irányai a régióban	38
2.1.3. A kerékpározásról és rekreációról általában, és a turisztikai hasznosítás lehetőségeiről a kistérségben	39
2.2. A kerékpározás hagyománya és történeti érdekességei a kistérségben	40
2.2.1. Természeti és hagyományos erőforrások, a kerékpáros turizmus dimenziója	43
2.2.2. Helyzetfelmérés, kapcsolódás az EuroVelo útvonalakhoz és a korábbi projekt keretében kialakított helyi kerékpáros útvonalakhoz	45
2.2.3. A kerékpáros turizmus célcsoportjai, a célcsoportok jellemzői, a kerékpáros turisták sajátos igényei, az érintettek, a kerékpáros turisztikai piac fejlődése és sajátosságai	47
2.2.4. Mit láthatnak és élhetnek át a kerékpáros turisták a kistérségben?	49

2.2.5. Új helyi kerékpáros útvonalak kialakítása, térképek	50
2.2.6. A meglévő gasztronómiai és borútvonalak integrálása az OPTI-BIKE 3 útvonalrendszeré- be; szálláskapacitások és szolgáltatások a kerékpáros turisták részére	74
3. A projekt keretében kialakított helyi kerékpáros útvonalak marketingje	79
3.1. Online és offline marketing, kerékpárosbarát (bike friendly) szolgáltatók, az OPTI-BIKE márka	79
3.2. PR és egyéb marketingeszközök	81
3.3. A túraútvonalakon alkalmazható piktogramok és információs táblák	83
4. Következtetések és ajánlások	87
5. Szakirodalom	91

Szabadka Város Önkormányzata magyarországi partnerével, Tompa Város Önkormányzatával közösen valósítja meg *A határokon átvélő kerékpáros turizmus közös fejlesztése az EuroVelo 13 kerékpáros útvonal mentén, vagyis az OPTI-BIKE 3 (projekt azonosító: HUSRB/23R/22/067)* projektumot, amely a korábban sikeresen befejezett OPTI-BIKE és OPTI-BIKE 2 IPA projektumok folytatása, és amely az Interreg–IPA Magyarország–Szerbia Határon Átnyúló Együttműködési Program keretein belül nyert támogatást.

A program vezető kedvezményezettje Szabadka Város Önkormányzata, míg az 1. kedvezményezett Tompa Város Önkormányzata.

Az *EuroVelo 13* kerékpáros útvonal az észak-európai partoktól a Fekete-tengerig húzódik, és többek között áthalad Szerbia és Magyarország határán is, kiváló lehetőséget nyújtva a kerékpárosoknak a régió történelmének és tájainak felfedezésére, mintegy hídként a különböző kultúrák és népek között. A Szerbia és Magyarország közötti határszakaszon az útvonal csendes vidéki utakon halad keresztül, amelyek összekötik az *OPTI BIKE 3* projektben részt vevő partnereket, vagyis a szerbiai Szabadka és a magyarországi Tompa településeket.

Szabadka, az útvonalon fekvő városok egyike szecessziós építészetéről, multikulturális szellemiségéről és gazdag történelméről ismert. Az *EuroVelo 13* útvonalat követő kerékpárosoknak alkalmuk nyílik felfedezni ezt a gyönyörű várost, élvezni kávézóit és éttermeit, és ellátogathatnak a közeli Palicsra, megpihenni a tóparton és egy sétát tenni a természeti parkban. Szabadkától az út észak irányában, a Dél-Alföldön keresztül folytatódik, ahol a kerékpárosok felderíthetik a síkvidék tájait, élvezhetik a csendet és a természet szépségeit. Az *EuroVelo 13* útvonal ezen részén a kerékpárosok különféle szálláshelyeket és éttermeket találnak úgy Szerbiában, mint Magyarországon, így többnapos túrák is könnyedén tervezhetők. A projekt célja a kerékpáros közlekedés könnyebbé és gyorsabbá tétele, illetve, hogy további turisztikai tartalmakat hozzon létre Észak-Vajdaságban és Bács-Kiskun Vármegyében.

A projekt céljainak megvalósulása érdekében a következőket feladatok elvégzése szükséges:

- A szabadkai önkormányzat területén 4.226 méternyi kerékpárút épül (2.827 méter Királyhalmán, a Szegedi úton és 1.400,32 méter Palicsra, a Magyarkanizsai úton) és egy kerékpáros híd Hajdújárás kijáratánál. Továbbá egy interaktív táblával ellátott kerékpármegálló, három kerékpáros szervizpont és két kerékpáros forgalomszámláló kerül kialakításra. Ezzel párhuzamosan egy mobilalkalmazás is készül kerékpárosok számára a térség turisztikai kínálatára vonatkozó adatokkal, és több rendezvényre kerül majd sor a projekt bemutatása, valamint a térség turisztikai kínálatának és a kerékpározás, mint életforma népszerűsítése céljából.
- Tompán 764 méternyi kerékpárút épül az 53-as főút mentén. Itt is létesül egy interaktív táblával ellátott kerékpármegálló, két kerékpáros szervizpont és két kerékpáros forgalomszámláló. Tompán is nagy hangsúlyt fektetnek a projekt bemutatására, a kerékpáros turizmus és az *EuroVelo 13* útvonal népszerűsítésére.

A beruházás megvalósulása 2024. szeptember 1-jétől 2027. augusztus 31-ig tart.

A projektum összértéke 2.348.999,64 euró, ebből az uniós hozzájárulás mértéke 1.996.649,69 euró, míg Szabadka Város Önkormányzatának költségvetéséből 209.879,50 euró önrész lett elkülönítve erre a célra. Az Uniós források Szabadka Város részére 1.189.317,14 eurót tesznek ki.

I. FEJEZET



1. A projekt tárgya, fenntartható közlekedés, kerékpározás a városi mobilitásban

1.1. A PROJEKT TÁRGYÁRÓL – OPTI-BIKE 3

Az OPTI-BIKE 3 projekt a 2024–2026-os időszakra vonatkozó Magyarország–Szerbia Interreg IPA Határon Átnyúló Együttműködési Program keretében valósul meg, és a határ menti térség kerékpáros turizmusának fejlesztését célzó korábbi sikeres tevékenységek logikus folytatását jelenti. A vezető partner Szabadka Város Önkormányzata, magyarországi partnerekkel, köztük Tompa Város Önkormányzatával együttműködésben.

A projekt szerves egységet alkot, és a korábbi határon átnyúló együttműködési programok (OPTI-BIKE és OPTI-BIKE 2) eredményeire épül, különös tekintettel az EuroVelo 13 kerékpárútvonal fejlesztésére.

A fenntartható turizmus fejlesztése és a határon átnyúló együttműködés erősítése az Európai Unió korszerű regionális politikájának kiemelt prioritásai közé tartozik. Ebben az összefüggésben a kerékpárutak különös jelentőséggel bírnak mint a térségek összekapcsolásának, a környezet védelmének és a helyi gazdaságok fejlesztésének eszközei. Az egyik legjelentősebb európai útvonal az EuroVelo 13, más néven a „Vasfüggöny-útvonal”, amely a hidegháború időszakában Európát megosztó egykori határvonal mentén halad. Szimbolikus jelentősége rendkívül kifejező, hiszen ami a történelem egy sötét korszakában, a vasfüggöny révén elválasztotta az európai társadalmakat, ma éppen azok összekapcsolását és integrációját szolgálja.

Az EuroVelo európai kerékpárút-hálózat stratégiai keretet biztosít a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez azzal a céllal, hogy szabványosított és biztonságos infrastruktúrán keresztül kapcsolja össze az európai országokat. Az EuroVelo 13 útvonal különleges jelentőségét az adja, hogy a történelmi örökséget összekapcsolja a modern turisztikai áramlatokkal.



1. ábra: Gyermekek kerékpároztatása¹

¹ <https://biciklo.me/>, by Radlobby

A projekt fő célja a kerékpáros infrastruktúra minőségének és elérhetőségének fejlesztése az EuroVelo 13 útvonal mentén, valamint egy közös turisztikai termék kialakítása, amely növeli a régió vonzerejét. A projekt a fenntartható és inkluzív határon átnyúló kerékpáros turizmus fejlesztésére irányul, és az előző szakaszok (OPTI-BIKE 1 és 2) folytatásaként azt a feladatot tűzi ki célul, hogy a meglévő infrastruktúrát továbbfejlessze, és jól felismerhető turisztikai márkává alakítsa.

A projekt jelentősége különösen a sajátos célkitűzések megvalósításában mutatkozik meg.

A projekt specifikus céljai a következők:

- kerékpárutak fejlesztése és korszerűsítése,
- a turisztikai jelzőrendszer és a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése,
- a turisztikai kínálat digitalizációja,
- a kerékpáros turizmus promóciójának erősítése,
- a határon átnyúló együttműködés fejlesztése.

1.1.1. Az OPTI-BIKE 3 projekt megvalósításának főbb tevékenységei

A projekt keretében számos olyan tevékenység valósul meg, amelyek közvetlen hatással vannak az EuroVelo 13 útvonal fejlesztésére:

- kerékpárutak építése és felújítása a határ menti térségben,
- pihenőhelyek, szervizállomások és információs táblák kihelyezése,
- mobilalkalmazások és digitális platformok fejlesztése,
- promóciós események és kerékpártúrák szervezése,
- a helyi lakosság és a turisztikai szereplők oktatása.

Különös hangsúlyt kap a turisztikai látványosságok, mint például a Palicsi-tó és Szabadka összekapcsolása a nemzetközi útvonallal.

Az OPTI-BIKE 3 fontos szerepet tölt be az EuroVelo 13 útvonal funkcionalitásának és vonzerejének növelésében. Nemcsak az infrastruktúrát fejleszti, hanem olyan kiegészítő tartalmakat is bevezet, amelyek ezt az útvonalat versenyképesebbé teszik az európai kerékpáros turizmus piacán. A projekt hozzájárul alternatív útvonalak és helyi kerülőutak kialakításához is, ezáltal gazdagabb élményt nyújtva a turisták számára.

A projekt megvalósítása — azon vitathatatlan tény mellett, hogy a kerékpározás mint turisztikai forma hozzájárul a lakosság egészségéhez, a közlekedési torlódások és a környezetszennyezés csökkentéséhez — számos előnyt és hasznot hoz a határ menti régió számára, mind rövid, mind hosszú távon, kumulatív módon. Tekintettel a projekt összetettségére, annak jelentősége sokrétű, és több területen nyilvánul meg: úgy gazdasági, ökológiai, mint társadalmi és térségfejlesztési vonatkozásban.

Gazdasági szempontból a projekt hozzájárul a helyi gazdaság fejlődéséhez a turisztikai fogyasztás növekedésén és a szolgáltatási szektorban működő vállalkozások ösztönzésén keresztül.

Ökológiai szempontból a kerékpáros közlekedés fejlesztése révén csökkenti a károsanyag-kibocsátást, és elősegíti az erőforrások fenntartható kezelését.

A projekt társadalmi jelentősége abban mutatkozik meg, hogy erősíti a lokális közösségek közötti együttműködést, és ösztönzi a társadalmi kohéziót a határ menti régiókban.

Területi jelentősége pedig az infrastruktúra fejlesztésében, valamint a vidéki és városi térségek közötti jobb összeköttetés megteremtésében érhető tetten.

1.1.2. Az OPTI-BIKE 3 projekt fáziscéljai és folytonossága az előző fázisokkal

Az OPTI-BIKE 3 projekt egyrészt összegzi az előző OPTI-BIKE projektek végrehajtása során szerzett tapasztalatokat, másrészt előrelépést jelent az új ismeretek gyakorlati alkalmazásában.

Ez a projekt azon kezdeményezések folytatása, amelyek a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére, a fenntartható mobilitás előmozdítására és turisztikai termékek kialakítására irányulnak olyan nemzetközi útvonalak mentén, mint az EuroVelo 13.

Az OPTI-BIKE 3 projekt megvalósítása, az EuroVelo 13 útvonal fejlesztésének szolgálatában, több egymással összefüggő szakaszon keresztül szemlélhető, a stratégiai tervezéstől egészen a fenntartható irányításig.

Az **előkészítő szakasz** a projekt alapját képezi, amelyben meghatározásra kerülnek a stratégiai célok és megtörténik a meglévő erőforrások elemzése és a kulcsszereplők azonosítása. Ebben a lépésben részletes elemzés készül a meglévő kerékpáros infrastruktúráról, a turisztikai potenciálokról és az intézményi kapacitásokról. Ugyanakkor partnerségek jönnek létre a helyi önkormányzatok, turisztikai szervezetek és nemzetközi partnerek között, elkészül a műszaki tervdokumentáció, valamint biztosítják a pénzügyi forrásokat. Kiemelten fontos a projekt összehangolása az európai fenntartható mobilitási szabványokkal és a regionális fejlesztési stratégiákkal.

Az **infrastrukturális szakasz** magában foglalja a kerékpárhálózat fejlesztésére irányuló konkrét munkákat. Ez kerékpárutak építését és helyreállítását, jelzőtáblák, pihenőhelyek, szervizállomások és kiegészítő felszerelések telepítését jelenti. Ebben a szakaszban különös figyelmet kell fordítani a felhasználók biztonságára, a meglévő közlekedési rendszerekkel való összekapcsolásra, valamint a természeti és kulturális erőforrások integrálására az útvonal mentén. A minőségi infrastruktúra alapot jelent a turisztikai kínálat további fejlesztéséhez és a régió vonzerejének növeléséhez.

A **turisztikai termékfejlesztési szakasz** a kerékpárútvonalakhoz kapcsolódó konkrét turisztikai tartalmak létrehozására összpontosít. Ez magában foglalja tematikus útvonalak kialakítását, szolgáltatáscsoportok (szállás, gasztronómia, vezetett túrák) kidolgozását, valamint a lokális közösség és a kisvállalkozások bevonását. A cél, hogy a kerékpározást ne csupán közlekedési formaként, hanem a turisztikai élmény szerves részeként kezeljük. Ebben a szakaszban alakulnak ki a desztinációs márkák, és fejlődik a szolgáltatások minősége a modern kerékpáros turisták igényeihez igazodva.

A **digitalizáció és promóció szakasza** korszerű információs technológiák alkalmazását jelenti a turisztikai kínálat láthatóságának és elérhetőségének növelése érdekében. Digitális platformok, mobilalkalmazások, interaktív térképek és navigációs rendszerek készülnek, amelyek megkönnyítik a felhasználók számára az utazás megtervezését. A promóciós tevékenységek magukban foglalják az online kampányokat, a közösségi médiát és az együttműködést nemzetközi turisztikai hálózatokkal. A digitalizáció erősíti a felhasználók és a desztináció közötti kapcsolatot, és növeli a projekt versenyképességét a globális piacon.

Az **irányítási és fenntarthatósági szakasz** a projekt záró, ugyanakkor folyamatos eleme, amely a hosszú távú működésre és az eredmények továbbfejlesztésére irányul. Ebben a szakaszban irányítási modellek, monitoring- és értékelési rendszerek, valamint pénzügyi fenntarthatósági mechanizmusok kerülnek kialakításra. Külön hangsúlyt kap a környezetvédelem, az erőforrások ésszerű használata és a helyi közösség aktív bevonása. A fenntartható megközelítés lehetővé teszi, hogy a projekt tartós pozitív hatást gyakoroljon a gazdaságra, a turizmusra és a régió életminőségére.

Összességében az OPTI-BIKE 3 projekt ezen szakaszokon keresztül egy integrált fejlesztési modellt képvisel, amely összekapcsolja az infrastruktúrát, a turizmust, a digitalizációt és a fenntarthatóságot, ezáltal hozzájárulva a régió pozicionálásához az európai kerékpáros turizmus térképén.

Az OPTI-BIKE 3 projekt nem tekinthető elszigetelt kezdeményezésnek, hanem az előző fejlesztési szakaszok — az OPTI-BIKE és az OPTI-BIKE 2 — logikus folytatásának és kiegészítésének. Egymásra épülésük a fokozatos és stratégiai fejlődés elvét tükrözi, amelyben minden újabb szakasz felhasználja az előző eredményeit, elmélyíti azokat, és kiszélesíti hatásukat, különösen az olyan európai folyosók mentén zajló kerékpáros turizmus fejlesztésében, mint az EuroVelo 13.

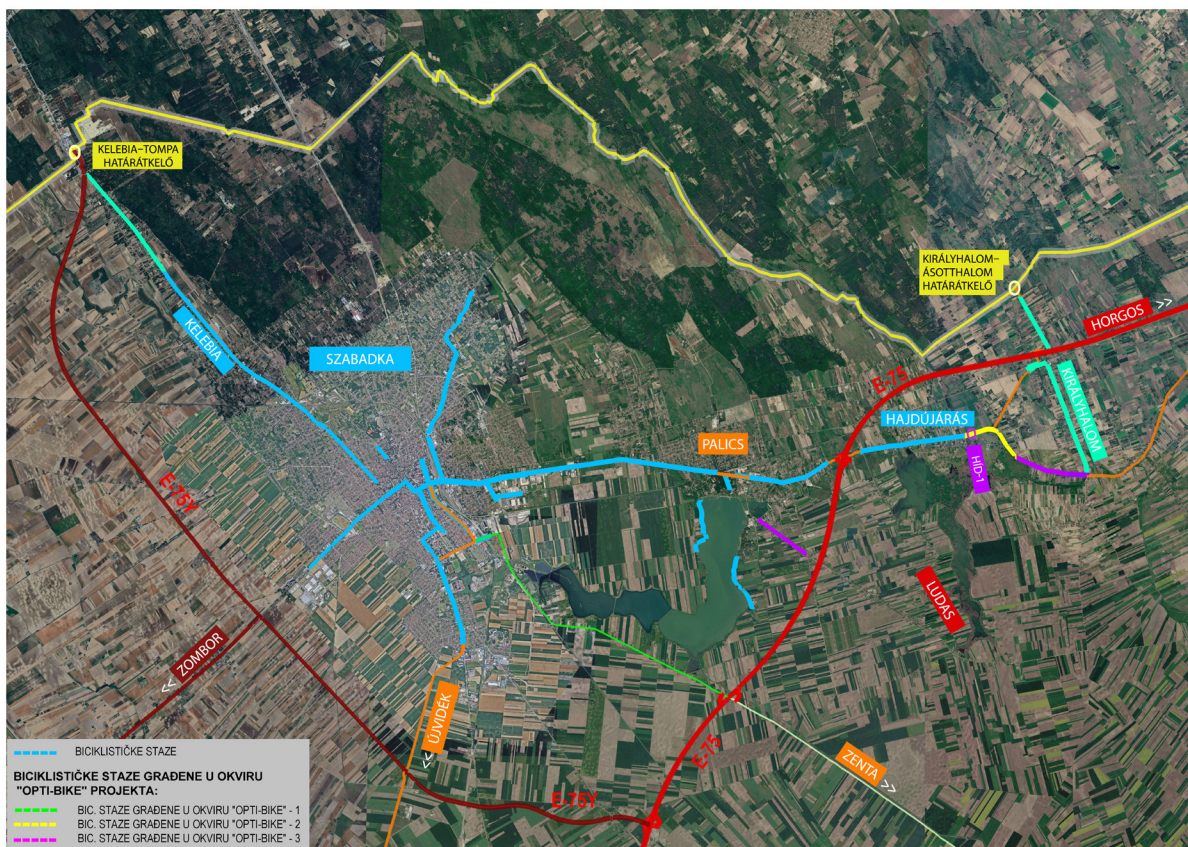
Az OPTI-BIKE 1 az első, úttörő szakaszt jelentette, amely elsősorban a lehetőségek feltérképezésére és a kerékpáros infrastruktúra, illetve a kerékpáros turizmus fejlesztési alapjainak megteremtésére irányult. Ebben a fázisban a fő hangsúly az útvonalak feltérképezésén, a meglévő helyzet elemzésén és az érintett szereplők tudatosságának növelésén volt — a helyi önkormányzatoktól a turisztikai szervezetekig. Emellett létrejöttek a határon átnyúló együttműködés első formái is, amelyek kulcsfontosságúak voltak a nemzetközi útvonalakra épülő projektek számára.

Az OPTI-BIKE 2 az első projekt által lerakott alapokra építve már a konkretizálás és operacionalizáció szakaszát jelentette. Ebben a fázisban már látható infrastrukturális fejlesztések valósultak meg, valamint létrejöttek az első strukturált turisztikai termékek. A hangsúly az elemzésről az implementációra helyeződött át — utak építésére és kijelölésére, minőségi szabványok kidolgozására, valamint a helyi szereplők kapacitásainak erősítésére. Emellett javult az intézményi együttműködés és koordináció is, ami megteremtette a feltételeket a régió komolyabb turisztikai pozicionálásához.

Az OPTI-BIKE 3 ezekre az eredményekre épül, de egy lépéssel tovább megy — a fejlesztési szakaszból az optimalizáció, az integráció és a hosszú távú fenntarthatóság szakaszába lép át. Míg az előző projektek lefektették az alapokat és kiépítették az alpinfrastruktúrát és a kínálatot, addig az OPTI-BIKE 3 célja, hogy ezeket az elemeket egy egységes, versenyképes és nemzetközileg is felismerhető turisztikai termék-ké kapcsolja össze. Különös hangsúlyt kap a digitalizáció, a felhasználói élmény javítása és az intenzívebb promóció, amely növeli a desztináció láthatóságát és vonzerejét.

A három projekt közötti kapcsolat a célok folytonosságán keresztül is jól szemléltethető: a kezdeti feltérképezéstől és tervezéstől (OPTI-BIKE 1), az implementáción és fejlesztésen át (OPTI-BIKE 2) egészen az optimalizációig és a fenntartható irányításig (OPTI-BIKE 3). Ez a megközelítés lehetővé teszi az erőforrások ésszerű felhasználását, a kockázatok csökkentését és a hosszú távú eredmények elérését, mind a turizmus, mind a regionális fejlődés és a fenntartható mobilitás tágabb kontextusában.

Végezetül megállapítható, hogy az OPTI-BIKE 3 az eddigi fáradozások csúcspontja — az a szakasz, amelyben az OPTI-BIKE 1 és 2 eredményei nemcsak megszilárdulnak, hanem innovációk, digitális eszközök és stratégiai irányítás révén magasabb szintre emelkednek. Éppen ez a kapcsolódás és folytonosság teszi ezt a projektet a kerékpáros turizmus és a fenntartható infrastruktúra fejlesztésének jó gyakorlatává európai összefüggésben.



2. ábra: A Szabadka város területén megépült kerékpárutak

1.2. Fenntartható társadalom – fenntartható közlekedés

A kerékpározás a fenntartható városi mobilitás egyik kulcsfontosságú pillérét jelenti a modern városokban. Az egyre hangsúlyosabb problémák közepette, mint a közlekedési dugók, a levegőszennyezés, a klímaváltozás és a városi életminőség romlása, a kerékpár hatékony, környezetbarát és társadalmilag hasznos közlekedési eszközként jelenik meg. Szerepe túlmutat az egyéni közlekedési módon, és a fenntartható városok stratégiai tervezésének fontos elemévé válik.

A kerékpározás egyik legfontosabb előnye a környezetre gyakorolt pozitív hatása. A motoros járművekkel ellentétben a kerékpár nem bocsát ki káros gázokat, ezáltal közvetlenül hozzájárul a szén-dioxid és más szennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez. Ebben az értelemben a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése jelentős lépést jelent az Európai Unió fenntartható fejlődési és klímavédelmi politikáiban meghatározott célok megvalósítása felé.

A környezeti előnyök mellett a kerékpározás jelentős gazdasági előnyökkel is jár. A kerékpár beszerzési és fenntartási költségei többszörösen alacsonyabbak az autókéhoz képest, miközben csökkennek a közlekedési infrastruktúra építésével és fenntartásával kapcsolatos közkiadások is. Azok a városok, amelyek kerékpárutakba, kerékpártárolókba és közbringarendszerekbe fektetnek, hosszú távon megtakarításokat érnek el és növelik közlekedési rendszerük hatékonyságát.

Társadalmi szempontból a kerékpározás hozzájárul a közegészség javításához. A rendszeres fizikai aktivitás csökkenti számos betegség kockázatát, beleértve a szív- és érrendszeri megbetegede-

déseket, az elhízást és a stresszt. Ezáltal csökken az egészségügyi rendszer terhelése, miközben a polgárok aktívabbá és produktívabbá válnak. Emellett a kerékpár hozzájárul a társadalmi befogadáshoz is, hiszen széles társadalmi rétegek számára hozzáférhető, jövedelemtől függetlenül.

Urbanisztikai szempontból a kerékpározás integrálása a közlekedési rendszerbe hozzájárul az emberközelibb és hozzáférhetőbb városok kialakításához. Az olyan városok, mint Koppenhága és Amsterdam, jó példaként szolgálnak, ahol a kerékpározás központi szerepet tölt be a lakosság mindennapi életében. Ezekben a városokban fejlett infrastruktúra működik, beleértve az elkülönített kerékpársávokat, a jelzőrendszereket és a biztonsági intézkedéseket, amelyek arra ösztönzik az embereket, hogy a kerékpárt elsődleges közlekedési eszközként használják. Szabadka város szintén büszke lehet a kerékpár közlekedési eszközként való használatának hosszú hagyományára. Ebben az esetben a hagyomány és a modern tudományos elméletek teljes összhangban állnak.

Ugyanakkor a kerékpározás fejlesztése bizonyos kihívásokkal is szembesül. A megfelelő infrastruktúra hiánya, a közlekedésbiztonsági kockázatok, valamint a lakosság hiányos ismeretei gyakran akadályt jelentenek a kerékpár szélesebb körű elfogadása előtt. Éppen ezért integrált politikák végrehajtására van szükség, amelyek magukban foglalják az oktatást, a tervezést és a beruházásokat. Az olyan kezdeményezések, mint az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) tovább erősítik a kerékpározás nemzetközi szintű népszerűsítését. Ez a projekt egy mozaikdarabja a fenntartható városi mobilitás teljes képének.

A kerékpározás sokrétű szerepet játszik a fenntartható városi mobilitás fejlesztésében. Hozzájárul a környezetvédelemhez, a közegészség javításához, a gazdasági megtakarításokhoz és a magasabb minőségű városi tér kialakításához. A jövőben azok a városok, amelyek sikeresen integrálják a kerékpározást közlekedési rendszereikbe, jelentős előnyre tesznek szert a fenntartható fejlődés és polgáraik jobb életminőségének megteremtésében.

A polgárok életminőségének javítása, a környezettudatosság és a környezetvédelem erősítése, valamint a turisztikai élmények összekapcsolása a kikapcsolódással olyan stratégiai irányvonalat képeznek, amely rámutat az OPTI-BIKE 3 projekt céljainak mély összefüggésére a fenntarthatóság elméleti alapjaival.

1.2.1. A fenntartható fejlődés fogalma és jelentősége

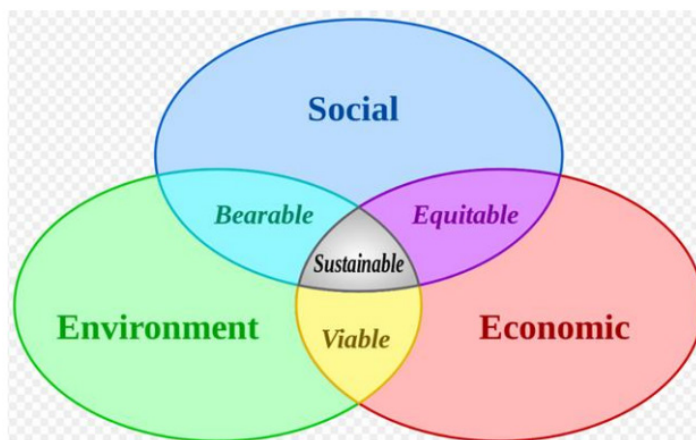
Az elmúlt évtizedekben újra és újra felmerül a hagyományos életkeretek fenntarthatóságának kérdése, legyen szó egyénről vagy társadalmi közösségről. A családi gazdaságoktól egészen a multinacionális vállalatokig érvényes az a megállapítás, hogy nincs fennmaradás, és különösen nincs fejlődés, ha az erőforrásokat felelőtlenül használjuk fel. A családi gazdaság jó gazdájának logikája és a bonyolult szerkezetű nemzetközi vállalatok menedzsereinek szemlélete lényegében azonos. Ebben az értelemben a fenntarthatóság elválaszthatatlan része a vállalkozásnak, de a mindennapi életnek is.²

A fenntartható fejlődés olyan koncepció, amely a jelen generációk szükségleteinek kielégítését jelenti anélkül, hogy veszélyeztetné a jövő generációinak lehetőségét saját szükségleteik kielégítésére. Ez a fogalom három alapvető pillér közötti egyensúlyt foglal magában:

1. Gazdasági fejlődés – a növekedés és a jólét ösztönzése az erőforrások hatékony felhasználásával.
2. Társadalmi igazságosság – az egyenlőség, az igazságosság és az életminőség javításának biztosítása minden ember számára.

² Alexander Haim (1990). The Vest-Pocket CEO. Preventive Hall, str. 11.

3. Környezetvédelem – a természet megőrzése és a természeti erőforrások felelős használata a szennyezés és a környezetromlás megelőzése érdekében.



3. ábra: Fenntartható fejlődés³

A fenntartható fejlődés jelentősége:

- Az erőforrások megőrzése: A természeti erőforrások, mint a víz, a levegő és a termőföld, korlátozottak. A fenntartható fejlődés lehetővé teszi ezek ésszerű felhasználását és megőrzését a jövő generációi számára.
- A szennyezés csökkentése: A fenntartható gyakorlatok alkalmazása az iparban és a mindennapi életben mérsékli a káros gázok és a hulladék kibocsátását, ezáltal hozzájárulva az egészségesebb környezethez.
- Társadalmi stabilitás: A fenntartható fejlődés előmozdítja az egyenlőséget és a szegénység elleni küzdelmet, ami stabilabb és igazságosabb társadalmakhoz vezet.
- Gazdasági ellenállóképesség: A fenntartható elveken alapuló gazdaság nagyobb képességgel rendelkezik ahhoz, hogy alkalmazkodjon a globális kihívásokhoz, például a klímaváltozáshoz vagy a gazdasági válságokhoz.
- Hosszú távú szemlélet: A rövid távú haszon helyett a fenntartható fejlődés az egész emberiség és a bolygó számára hosszú távú előnyökre összpontosít.

A fenntartható fejlődés kulcstémává vált a globális párbeszédében, különösen az ENSZ által elfogadott Agenda 2030 és a 17 fenntartható fejlődési cél után, amelyek olyan területeket fednek le, mint a szegénység felszámolása, a tiszta energia, a klímavédelem és az ökoszisztémák megőrzése.

1.2.2. A fenntarthatóság fogalmának kialakulása és fejlődése

Mivel bolygónk erőforrásai korlátozottak, és felhasználásuk rohamosan növekszik, ez a kérdéskör összetett és multidiszciplináris jelleget öltött, messzemenő lehetséges globális következményekkel. Már a múlt század hatvanas éveiben létrejött a Római Klub nemzetközi civil szervezet, azzal a céllal, hogy

³ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Developpement_durable.jpg.

kutassa és tudatosítsa a felgyorsult fejlődés sajátosságait és annak következményeit az emberi társadalomra nézve. A fenntartható fejlődés fogalma a szakirodalomban először 1982-ben jelent meg Lester⁴ Brown munkásságában. Ebben a munkában a szerző a fejlődés kérdését nem csupán gazdasági szempontból vizsgálta, hanem rendszerszemléletet alkalmazott, figyelembe véve annak a társadalomra és a környezet egészére gyakorolt hatását is. A kutatók hamar felismerték, hogy ezek a területek egyben a fenntartható fejlődés alappillérei is. Nem sokkal később a fenntarthatóság globális problémái az ENSZ érdeklődésének középpontjába kerültek és a keretében létrejövő szakmai bizottságok, például a Környezet és Fejlődés Világbizottsága (World Commission on Environment and Development) – ismertebb nevén Brundtland-bizottság – tovább erősítették a világ érdeklődését a fenntartható fejlődés problémái iránt. A Brundtland-bizottság javaslatai alapján az 1992-ben Rio de Janeioban megtartott ENSZ Környezet és Fejlődés Konferencia keretében elfogadásra került az Agenda 21⁵, amely 40 fejezetben fogalmazta meg a fejlődés és a környezet összehangolására irányuló feladatokat:

- a szegénység elleni küzdelem,
- a fogyasztási modellek megváltoztatása,
- az emberi egészség védelme és javítása,
- az emberi települések fenntartható fejlesztése,
- a környezetvédelem és a fejlődés integrálása a döntéshozatali folyamatokba,
- a levegő védelme,
- az erőforrásokkal kapcsolatos kérdések integrált megközelítése,
- az erdőpusztítás elleni küzdelem,
- a szárazság elleni küzdelem,
- a hegyvidéki térségek fenntartható fejlesztése,
- a fenntartható mezőgazdaság és vidéki fejlődés ösztönzése,
- a biológiai sokféleség megőrzése,
- az ivóvízkészletek védelme,
- a mérgező és vegyi anyagok kezelése,
- a mérgező és veszélyes anyagok illegális kereskedelmének megakadályozása,
- a szilárd hulladék és a szennyvíz kezelése,
- a nők jogaiért folytatott globális mozgalom támogatása,
- a fenntartható és kiegyensúlyozott fejlődés világméretű előmozdítása,
- az őslakos közösségek és népek szerepének és jelentőségének felismerése,
- az oktatás, képzés és tudatosságnövelés fejlesztése.

Ezeket az ambiciózus kezdeteket követően a fejlődési stratégiák kidolgozása globális és nemzeti szinten egyaránt folytatódott. Az idő múlásával a fenntartható fejlődés fogalma is tovább fejlődött, anélkül hogy lényegesen eltávolodott volna eredeti alapelveitől. Ugyanakkor továbbra is alapvető követelmény maradt, hogy a figyelem középpontjában a szegények szükségleteinek kielégítése, valamint az erőforrás-felhasználás korlátozásának fontossága álljon. Lényegében szem előtt kell tartani azt a tényt, hogy környezetünknek nemcsak a jelen, hanem a jövő generációinak szükségleteit is ki kell elégítenie⁶.

⁴ Lester R. Brown, (1982). Building a Sustainable Society. W.W. Norton & Co. Inc. str.27-31.

⁵ <https://sustainabledevelopment.un.org/Agenda21>.

⁶ Szilávik János, Fenntartható gazdálkodás, CompLex, Budapest, 2013., 37. old.



4. ábra: Agenda 2030 – a fenntartható fejlődés 17 célja⁷

1.2.3. A fenntartható fejlődés alapvető céljai és elvei

A nemzetgazdaságok működésének sikeressége abban is megmutatkozik, hogy képesek megteremteni a szükséges egyensúlyt az egyének, közösségek és gazdasági szereplők igényeinek kielégítése között, az általános társadalmi érdekek és a hatályos jogi normák keretein belül.

Tágabb értelemben a fenntartható fejlődés olyan fejlődési folyamatokat jelent, amelyek gazdasági, ökológiai és társadalmi síkon egyaránt megvalósulnak, míg szűkebb értelemben e fogalom alatt elsősorban a természeti erőforrások megőrzését értjük, különösen a megújuló (például víz), a nem megújuló (például ásványkincsek), valamint a részben megújuló erőforrások (például a hulladékgazdálkodás) esetében.

Logikus, hogy ha a megújuló erőforrások felhasználása intenzívebb, mint azok regenerációs képessége, az katasztrofális következményekhez vezethet, míg a nem megújuló erőforrásokat ajánlott ésszerűen és takarékosan hasznosítani.

Az ENSZ 2015-ben meghatározta a fenntartható fejlődés úgynevezett „globális céljait”, azaz az Agenda 2030 programot, azzal a céllal, hogy legkésőbb 2030-ig felszámolják a szegénységet, megvédjék a bolygót, valamint előmozdítsák a békét és a fejlődést.

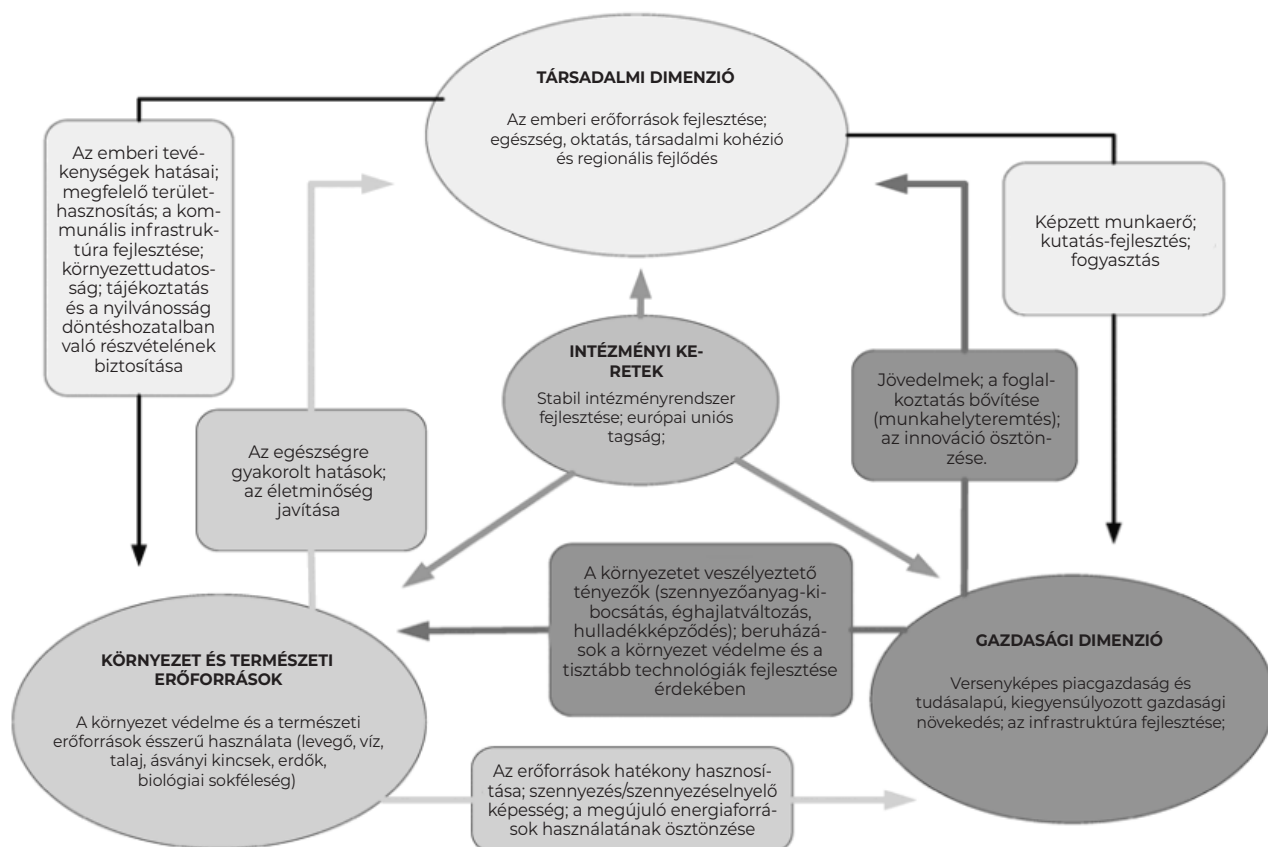
A tagállamok 17 célban állapodtak meg, különös tekintettel a legszegényebbek érdekeire:

- Szegénység nélküli világ
- Éhezés nélküli világ
- Jó egészség
- Minőségi oktatás
- Nemek közötti egyenlőség
- Tiszta víz és megfelelő higiéniai feltételek

⁷ <https://unglobalcompact.ge/en/sustainable-development-goals/>

- Megfizethető és megújuló energia
- Tisztességes munka és gazdasági növekedés
- Ipar, innováció és infrastruktúra
- Az egyenlőtlenségek csökkentése
- Fenntartható városok és közösségek
- Felelős fogyasztás és termelés
- Klímavédelem
- Élet a víz alatt
- Élet a szárazföldön
- Béke, igazságosság és erős intézmények
- Partnerséggel a célok eléréséért

Az Agenda 2030 alapján Szerbia is meghatározta saját keretstratégiáját, és 2008-ban elfogadásra került a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia, amely ezen a területen alapvető dokumentumnak számít. Az OPTI-BIKE 3 projekt céljai teljes mértékben összhangban állnak a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégiával, és megvalósításának kézzelfogható példáját jelentik.



5. ábra: A Fenntartható Fejlődési Stratégia elemeinek funkcionális kapcsolatai ⁸

⁸ Nacionalna strategija održivog razvoja, az SZK Hivatalos Közlönye 57/2008 sz.

1.3. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS A VÁROSI MOBILITÁS KERETEIN BELÜL

A kerékpáros közlekedés egyre jelentősebb helyet foglal el a fenntartható városi mobilitás koncepciójában, amely olyan közlekedési rendszerek fejlesztését jelenti, amelyek összhangban állnak a modern városok ökológiai, gazdasági és társadalmi céljaival. Ennek függvényében a kerékpár az egyik leghatékonyabb, leghozzáférhetőbb és leginkább környezetbarát közlekedési eszköz. Először is a kerékpáros közlekedés kulcsszerepet játszik a közlekedés környezetre gyakorolt negatív hatásainak csökkentésében. A motoros járművekkel ellentétben a kerékpárok nem bocsátanak ki káros gázokat, például szén-dioxidot (CO₂), ezáltal közvetlenül hozzájárulnak a klímaváltozás elleni küzdelemhez és a városi levegőminőség javításához. Ezzel együtt a zajszint is csökken, ami tovább javítja a lakosság életminőségét. Hatékonysági szempontból a kerékpár különösen alkalmas arra, hogy rövidebb vagy **közepes távolságokat** tegyünk meg, amelyek a mindennapi közlekedésünk jelentős részét teszik ki. A kerékpár használata hozzájárul a forgalmi torlódások csökkentéséhez és a közlekedési hálózat tehermentesítéséhez. A tömegközlekedéssel kombinálva a kerékpár az intermodális közlekedés fontos elemévé válik, megkönnyítve az állomások elérését és nagyobb rugalmasságot biztosítva a közlekedésben. Gazdasági szempontból a kerékpáros közlekedés jóval kisebb infrastrukturális beruházásokat igényel a motorizált közlekedési formákhoz képest. A kerékpárutak, kerékpártárolók és kiegészítő infrastruktúra kiépítése olcsóbb, fenntartási költségei pedig alacsonyabbak. Emellett a kerékpárhasználók közlekedési költségei minimálisak, ami különösen alkalmassá teszi ezt a közlekedési módot a lakosság széles rétegei számára. A kerékpáros közlekedés társadalmi dimenziója az emberek egészségére gyakorolt pozitív hatásában mutatkozik meg. A rendszeres kerékpározás hozzájárul a fizikai aktivitáshoz, a stressz csökkentéséhez és számos betegség megelőzéséhez. Ezen túlmenően a kerékpáros kultúra fejlődése ösztönzi a társadalmi befogadást és az egyenlőbb mobilitási hozzáférést.

Ugyanakkor a kerékpáros közlekedés teljes körű integrációjához a városi közlekedési rendszerekbe tudatos, tervezett fellépés szükséges. Ez magában foglalja a biztonságos és összefüggő infrastruktúra fejlesztését, a közlekedés résztvevőinek oktatását, valamint olyan megfelelő politikák és stratégiák kialakítását, amelyek előnyben részesítik a fenntartható közlekedési formákat. Az európai városok jó gyakorlati példái azt mutatják, hogy a kerékpározás rendszerszintű támogatása jelentősen átalakíthatja a közlekedési módok megoszlását a fenntartható közlekedés javára.

Kétségtelen, hogy a kerékpáros közlekedés a fenntartható városi mobilitás egyik fontos pillére. Szerepe túlmutat a pusztán közlekedési eszköz funkcióján, hiszen hozzájárul a környezetvédelemhez, a közegészség javításához, a költségek csökkentéséhez és emberközelibb városok kialakításához. Ezért további fejlesztése és a városi politikákba való integrálása kulcsfontosságú a modern városok fenntartható fejlődése szempontjából.

1.3.1. A városi mobilitási terv elméleti kerete

Az emberek és az eszközök mobilitása a mindennapi élet szerves része. A személyszállítás a városokban különös jelentőséggel bír, tekintettel a nagy népességszáma, a magas népsűrűsége, a lakosság helyváltoztatási igényeinek rendkívüli összetettségére, az utak és utcák bonyolult, egymásba fonódó rendszerére, valamint ebből következően a közlekedési infrastruktúra túlterheltségére. Még ha a legjobb közlekedési infrastruktúra és a szükséges sokféle közlekedési eszköz is rendelkezésre állna, a gyakorlati megvalósítás megoldhatatlan akadályokba ütközne, ha nem létezne egy jól rendszerezett adatbázis,

amely lehetővé teszi olyan mobilitás megszervezését a polgárok számára, amely egyszerre hatékony és megfelel az ökológiai követelményeknek (Renouard, 2015.). Ez az adatbázis magában foglalja a kiépített és tervezett közlekedési infrastruktúrára vonatkozó információkat, az összes közlekedési eszköz áttekintését, a városi útvonalak forgalmának elemzését – különös figyelemmel a túlterhelt szakaszokra –, a közlekedési jelzőrendszerek működését, valamint az emberek mozgásának vizsgálatát a közlekedési útvonalakon. A hatékony városi mobilitás megteremtésére a kutatók többsége az infrastruktúra kiépítettségéből, az alternatív közlekedési eszközök kínálatából és a forgalom szabályozottságából indul ki. Ugyanakkor egyes szerzők más nézőpontot képviselnek: szerintük a közlekedés optimalizálása mellett még nagyobb hatás érhető el a teljes városi rendszer és infrastruktúra átszervezésével, oly módon, hogy csökkenjen a polgárok mobilitási szükséglete (például: Firnkorn, 2015.).

A városi közlekedés általánosságban két csoportra osztható: egyénileg szervezett közlekedésre és közösségi közlekedésre. Az egyéni közlekedést maguk a lakosok oldják meg saját vagy bérelt eszközökkel (autó, motorkerékpár, kerékpár), az általuk meghatározott időben és útvonalakon. A közösségi városi közlekedés ezzel szemben utascsoportok számára történik, akár meghatározott útvonalakon és előre rögzített menetrend szerint (városi buszok, trolibuszok, villamosok, városi vasút, metró, felvonó, vízi közlekedési eszközök), akár egyéni választás alapján, mint például a taxi szolgáltatás.



6. ábra: OUM-kevesebb gépkocsi, több kerékpár és növényzet⁹

A modern városok a tömegközlekedés ellenére, sokszor egészen a kritikus határig túl vannak terhelve autókkal: torlódások, dugók, túlszűfolttság, lassú forgalom, hatalmas időveszteség és szennyezettség jellemzi őket. Az emberek motivációi világosak és egyszerűek: a saját autó mindig kéznél van, bármikor rendelkezésre áll, amikor szükség van rá. A városi közlekedési dugók és torlódások állandó problémát jelentenek, időveszteséggel és felesleges költségekkel járnak. Ezekkel a kérdésekkel számos szerző foglalkozik (például Anderson, Mohring, 1997; Liu, McDonald, 1998; Santos, 2000; Safirova, Gillingham, 2003; Weisbrod, Vary, Treyz, 2003; BTRE, 2007; European Conference of Ministers of Transport, 2007; CEBR, 2013; Bandara, 2017), és egyes tanulmányok adatokat is közölnek a közlekedési torlódásokból eredő költ-

⁹ <https://novizeleniprostori.rs/wp-content/uploads/2025/08/Odrziva-urbana-mobilnost-manje-automobila-vise-bicikala-i-zelenila-1024x576-1050x600.jpg>

ségekről a forgalom szabad áramlásához viszonyítva. A Texasi Közlekedési Intézet becslései szerint ezek a költségek 2001-ben Chicago esetében 4,1 milliárd dollárt, Philadelphia esetében pedig 1,3 milliárd dollárt tettek ki. Ugyanez az intézet 2005-re az egész USA területére vonatkozóan 78,2 milliárd dollárra becsülte ezeket a költségeket. Az amerikai Citylab intézet tanulmánya szerint ezek a költségek 2017-re már 305 milliárd dollárra emelkedtek az Egyesült Államokban. Becslések szerint ugyanebben az évben a járművezetők átlagos várakozási ideje a forgalmi torlódások miatt Los Angelesben 102 óra, New York Cityben pedig 91 óra volt. A helyzet a világ más nagyvárosaiban sem jobb: az egy járműre jutó éves átlagos várakozási idő jelentős volt például Moszkvában 91 óra, São Paulóban 86 óra, Bogotában 75 óra, Londonban 74 óra, Párizsban 69 óra, Isztambulban 59 óra, Zürichben 51 óra, Münchenben 51 óra stb. (Schneider, 2018).

E problémák megoldásához, vagy legalábbis következményeik enyhítéséhez elengedhetetlen az intelligens városi mobilitás sikeres megszervezése. Ez azt jelenti, hogy olyan megoldásokat kell kínálni, amelyek egyszerű hozzáférést biztosítanak a tömegközlekedési eszközökhöz, tájékoztatva a leggyorsabb útvonalokról, különböző közlekedési eszközök kombinált használatával, mindezt egyetlen bejelentkezéssel (azonosítással) az úticél elérése érdekében. Ahogyan Debnath és szerzőtársai (2013.) állítják: „Általános stratégia az intelligens technológiák bevezetése a városi közlekedés jobb irányítása érdekében.” Természetesen nem elegendő pusztán lehetőségeket kínálni; megfelelő módon kell formálni a közvéleményt is. Ez azt jelenti, hogy a polgárok szemléletének megváltoztatása alapfeltétele annak, hogy a szokások megváltozzanak, és elfogadásra kerüljenek azok a megoldások, amelyek a racionalitást és a városi élet hosszú távú fenntarthatóságát garantálják.

A világ nemzetközi szervezetei már évtizedek óta foglalkoznak a városok fenntartható fejlődésének kérdéseivel, amelyek közül kiemelt helyen szerepel a városi közlekedés problémája. Az ENSZ 1976-ban elfogadott, „Vancouveri nyilatkozat a településekről” című akcióterve külön fejezetet szentel a közlekedésnek és a kommunikációnak. Az 1992-ben megtartott Habitat II konferencia eredményei alapján az ENSZ Közgyűlése olyan nyilatkozatot fogadott el, amely egy olyan akcióterv kidolgozását irányozta elő, amely programokat és alprogramokat tartalmaz az új technológiák városi közlekedésben való alkalmazására vonatkozóan. A Habitat III konferencia előkészítése során az ENSZ tematikus találkozót szervezett, amelyen elfogadták a „Montreali nyilatkozat a metropoliszokról” című dokumentumot. Ez a nyilatkozat előtérbe helyezi a közlekedési infrastruktúra növekvő jelentőségét abban a helyzetben, amikor a fokozódó urbanizáció és az új külvárosok kialakulása következtében a városok nagy metropoliszok részeivé válnak. A közlekedés fejlesztése ilyenkor elengedhetetlen mind az áruszállítás, mind az utasszállítás szempontjából, a megnövekedett távolságok miatt. A nyilatkozat hangsúlyozza, hogy a közlekedés és a lakosság mobilitása központi szerepet játszik a nagyvárosok fenntartható fejlődésében. Ennek megfelelően kiemeli az emberek és áruk szabad mozgását, ugyanakkor biztosítani kell a biztonságos és mindenki számára hozzáférhető közlekedési infrastruktúrát, amely figyelembe veszi a környezet védelmét és hozzájárul a városi közösség jólétéhez. A nyilatkozat egyik része a nagyvárosi közlekedés jövőjével is foglalkozik, és hangsúlyozza a nem motorizált mobilitás fontosságát, különösen a gyalogos- és kerékpáros infrastruktúra tervezése és népszerűsítése révén.

Az Európai Unió szervei folyamatosan figyelemmel kísérik az Unión belüli és a világban zajló folyamatokat, és ezekhez igazodva számos dokumentumot fogadnak el, amelyek szabályozzák az Unión belüli kapcsolatokat, valamint az Unión kívüli világgal való viszonyokat. Az EU hivatalos dokumentumai az EUR-Lex internetes oldalán kerülnek közzétételre, és 2018 októberéig ezen a felületen összesen 111.771 olyan dokumentum halmozódott fel, amelyek közvetlenül vagy közvetve a közlekedési tevékenységhez kapcsolódnak; ezek közül 77.122 jogszabály jellegű. A szabályozások a személy- és áruszállítással kapcsolatos legkülönbözőbb kérdéseket ölelik fel, mint például a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése, az Unió egységes közlekedési rendszere, az egységes vasúthálózat, a közös elektronikus útdíjfizetési rendszer, az egységes multimodális utastájékoztatási szolgáltatás, a járművek szervizelésére és karban-

tartására vonatkozó egységes információs rendszer, a közlekedési infrastruktúra, a közlekedési eszközök, a forgalomszabályozás, a vezetői engedélyek, az utasjogok, a közösségi személyszállítás, a közlekedési innovációk, az intelligens közlekedési rendszerek, ezek szabványosítása a városi térségekben, a közúti járművek energiahatékonysága, az üzemanyagok típusai és minősége, az alternatív üzemanyagok használata, a hidrogénmeghajtású gépjárművek, a káros kipufogógáz-kibocsátás csökkentése, a járművek zajszintjének mérséklése, valamint a környezetvédelem stb. Az EU közlekedéspolitikáját érintő legfontosabb dokumentumok közé tartozik az alapító okirat (1957.), a Fehér Könyv (2001.), a Zöld Könyv (2007.), a Városi Mobilitási Akcióterv (2009.), a Fehér Könyv (2011.), az Európai Bizottság közleménye (2013), és annak a fenntartható városi mobilitási tervek koncepcióját tartalmazó melléklete (2013).

1957-ben Belgium, Franciaország, Olaszország, Luxemburg, Hollandia és Németország aláírta a római szerződést, amely 1958. január 1-jén lépett hatályba. A megállapodás előírta a vámok csökkentését, a vámunió létrehozását, az áruk, a munkaerő, a szolgáltatások és a tőke egységes piacának kialakítását, közös agrár- és közlekedéspolitika létrehozását, valamint az Európai Szociális Alap megalapítását. Ezzel egyidejűleg létrejött az Európa Bizottság is. A közlekedési kérdésekkel a megállapodás 74-84. cikkei foglalkoznak, és ezek az Unió területén történő közlekedésben alkalmazandó közös szabályok kialakítására vonatkoznak, különös tekintettel a szállítási árak, útdíjak és vámok egységesítésére. Az elfogadott szabályok a vasúti és közúti, valamint a belföldi vízi szállításra vonatkoznak, az Európai Bizottság pedig a későbbiekben a tengeri és légi szállítással kapcsolatos szabályok elfogadását tervezte.

Az Európai Unió középtávú közlekedéspolitikájának alapját a 2001-ben elfogadott „Fehér Könyv – Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő a döntésre” jelentette. Az Európa Bizottság úgy ítélte meg, hogy a tagállamok nem tartják be kellő mértékben a római szerződésben rögzített szabályokat, ezért új dokumentum elfogadására volt szükség. A dokumentum alapgondolata szerint: „A közlekedés a modern gazdaság kulcsfontosságú tényezője, ugyanakkor állandó ellentét áll fenn a társadalom növekvő mobilitási igénye és a közvélemény között, amely egyre kevésbé toleráns a késések és a gyenge minőségű szállítási szolgáltatások iránt.” (CEC, 2001.) A Bizottság úgy értékelte, hogy a megoldás nem csupán az új infrastruktúrába történő beruházásokban rejlik, hanem egy olyan optimális közlekedési rendszer kiépítésében, amely megfelel a fenntartható fejlődés követelményeinek mind társadalmi, mind környezetvédelmi szempontból. A dokumentum első része a különböző közlekedési módok kiegyensúlyozott fejlődésének kialakítására vonatkozik, és ebben a részben elemzik a közúti forgalom minőségének javítását (átalakítás, szabályozás, ellenőrzés és szankcionálás), a vasúti forgalom újjáélesztését (integráció a nemzetközi piacra, az infrastruktúra optimális kihasználása, modernizáció), a légi forgalom fejlesztésének ellenőrzését (légi útvonalak telítettsége, a repülőterek kapacitása és kihasználtsága, a légi forgalom és a környezetvédelem kapcsolata, biztonsági intézkedések), valamint a tengeri, vízi és vasúti hálózat összekapcsolását. A dokumentum második része a közlekedési szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére irányuló cselekvési tervet tartalmazza (multimodális áru fuvarozási folyosók, nagysebességű személyforgalom, közös alapokból történő finanszírozás). A harmadik rész a közlekedési szolgáltatások felhasználóit tárgyalja (biztonság és balesetek, a közlekedési infrastruktúra használatának költségei, az üzemanyagadó harmonizációja, az integrált jegyrendszer, poggyászkezelés, az utazás folytonossága, az utasok jogai és kötelezettségei, a közszolgáltatások minősége, városi szállítás). A dokumentum negyedik része a közlekedés globalizációjának kihívásait tárgyalja.



7. ábra: Akkumulátor az útelágazáson: Mit hoz az új EU-szabályozás a kerékpározásnak és az újrahasznosításnak?¹⁰

A fent említett, 2001-ben elfogadott Fehér Könyv külön fejezetet szentel a városi közlekedés racionalizálásának. A városi mobilitás problémáinak fő forrásaként a közösségi közlekedés nem megfelelő fejlesztését jelöli meg, amelynek következtében az egyéni közlekedési eszközként használt személygépkocsik szinte teljes monopóliumot szereztek. A problémát tovább súlyosbítja, hogy az autóhasználat nemcsak nagyobb szabadságot és kényelmet biztosít a polgárok számára, hanem sajnálatos módon a lakosság körében félelem tapasztalható, mert úgy vélik, a közösségi közlekedés nem biztonságos, különösen a egyes városrészekben vagy bizonyos napszakokban. Az intenzívebb forgalom az üzemanyag-fogyasztás növekedéséhez, több balesethez, nagyobb szennyezéshez és az ebből eredő megbetegedésekhez vezet.

Az Európa Bizottság 2007. szeptember 25-én elfogadta a „Zöld Könyv – Egy új városi mobilitási kultúra felé” (Green Paper – Towards a New Culture for Urban Mobility) című külön dokumentumot. A városi mobilitás jelentősége abban rejlik, hogy az Európai Unió lakosságának többsége (60%) városi környezetben él, és az Unió teljes bruttó hazai termékének mintegy 85%-át adják. Az európai városok különböznek egymástól, de a polgárok mobilitását érintő problémáik hasonlóak, ezért közös megoldásokat kell keresni számukra. A Bizottság becslései szerint évente az EU GDP-jének mintegy 1%-a vész el a forgalmi dugók, az ezekből fakadó szennyezés és közlekedési balesetek miatt. A dokumentum előkészítése során a Bizottság kérdőíves és internetes közvélemény-kutatást végzett, két konferenciát és négy workshopot szervezett, továbbá figyelembe vette az EU Gazdasági és Szociális Bizottságának javaslatait. A kutatás eredményei szerint a városi közlekedés korszerűsítésének fő céljai közé tartozik a különböző városi közlekedési módok optimális kombinációja: a közösségi közlekedésben (vonat, villamos, metró, busz, taxi), illetve az egyéni közlekedésben (személygépkocsi, motorkerékpár, kerékpár, gyaloglás); továbbá a mobilitás biztosítása, az életminőség javítása, a környezetvédelem, valamint a személy- és teherszállítás összehangolása városi körülmények között. Az új városi mobilitási kultúra megteremtéséhez szükséges intézkedések beruházásokat igényelnek, amelyekért elsősorban a helyi önkormányzatok lesznek felelősek. A források egy részét helyi bevételekből (illetékekből, parkolási díjakból, költségvetési eszközökből, nem kormányzati szervezetektől), másik részét pedig uniós alapokból, például a strukturális alapokból, a Kohéziós Alapból, valamint az Európai Beruházási Bank hiteleiből biztosítják. A 2007-es adatok szerint ez a bank évente 2,5 milliárd euró hitelt nyújtott a városi mobilitással kapcsolatos programok megvalósítására.

¹⁰ https://ekocikl.rs/wp-content/uploads/2026/03/Gemini_Generated_Image_ij7ntkij7ntkij7n.jpg

A Zöld Könyv elfogadásának időszakában az Európai Unió saját projektjein keresztül is támogatta a tag-államokat:

- A Hetedik Kutatási és Technológiafejlesztési Keretprogram (Seventh Framework Programme – FP7) olyan tevékenységeket tartalmaz, amelyek a városi mobilitásra, a közlekedés energetikai kérdéseire, a tiszta városi közlekedésre és a minden polgár számára fenntartható mobilitásra irányulnak.
- A CIVITAS kezdeményezés (City Vitality and Sustainability – Városi vitalitás és fenntarthatóság) 2002. óta működő program, amely olyan közlekedéspolitikák és technológiák bevezetését támogatja, amelyek fenntarthatóbb, tisztább és energiahatékonyabb közlekedési rendszereket biztosítanak a városokban. 2007-ig ezen a programon keresztül 36 uniós város részesült összesen 100 millió euró támogatásban.
- A Versenyképességi és Innovációs Program (Competitiveness and Innovation Programme – CIP) magában foglalja az „Intelligent Energy Europe” (IEE) programot, amelynek ALTENER és STEER alprogramjai az új és megújuló energiaforrásokkal, alternatív üzemanyagokkal és energiahatékony közlekedéssel kapcsolatos kezdeményezéseket támogatják.

A dokumentum végén az Európa Bizottság nyilvános felhívást tett közzé, amelyben valamennyi érdekelt felet arra kérte, hogy 2008. március 15-ig nyújtsa be véleményét az Európai Unió jövőbeli városi közlekedéspolitikájáról alkotandó közös jövőkép kialakítása érdekében.

Az Európa Bizottság 2009. szeptember 30-án elfogadta a Városi Mobilitási Cselekvési Tervet (CEC, 2009.). A terv kidolgozásának alapját különböző uniós intézmények kutatásai, a nyilvános felhívás során a polgároktól beérkezett vélemények elemzése, a Gallup Közvélemény-kutató Intézet jelentése (Gallup, 2007), valamint az EU Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóságának közleménye (COM, 2009/279) képezték.

A Gallup Intézet az EU Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóságának megbízásából 2007 májusában mintegy 26.000 polgárt kérdezett meg az Unió 27 tagállamából, telefonon vagy személyesen. Az eredményeket ugyanazon év júliusában tették közzé az EU Flash Eurobarometer kiadványsorozatában Az Európai Unió közlekedéspolitikájával kapcsolatos attitűdök címmel. A kérdések az alábbi területekre vonatkoztak: az autóhasználat és a közösségi közlekedés összehasonlítása; a járműtípusok és használati módjuk, valamint a környezetvédelem és a közlekedési torlódások közötti összefüggések értelmezése; a közlekedési helyzet javításának lehetséges módjai; a károsanyag-kibocsátás csökkentését célzó intézkedések; a közlekedés környezetre gyakorolt káros hatásairól alkotott vélemények, valamint arról, hogy kinek kellene viselnie ezek költségeit; továbbá a repülőterek biztonsági ellenőrzéséről, illetve az utasok jogairól és kötelezettségeiről a légi közlekedésben. A felmérésből származó egyik fontos adat, amely rámutat arra, hogy mely területekre kell különös figyelmet fordítani a jövőbeli közlekedéspolitika kialakításakor, az volt, hogy az EU-ban átlagosan a lakosság több mint fele, pontosabban 53%-a motorizált közlekedési eszközt (autót vagy motorkerékpárt) használ egyéni városi közlekedésre, 23%-uk nem motorizált mobilitási formát (kerékpárt vagy gyaloglást), míg a legkevésbé népszerű a közösségi közlekedés, ami mindössze a lakosság 21%-a vesz igénybe. Ezen túlmenően a megkérdezettek többsége (90%) úgy vélekedett, hogy intézkedéseket kell bevezetni a városuk közlekedési helyzetének javítása érdekében. Ezen belül 49% a közösségi közlekedés fejlesztésében látta a megoldást (a járatok pontosságának javítása, hosszabb üzemidő, több útvonal, több, lakóövezetekhez közelebb elhelyezett megálló, valamint nagyobb biztonság és védelem a városi közösségi közlekedésben). Ugyanakkor minden fejlesztés ellenére a válaszadók 22%-a úgy nyilatkozott, hogy semmilyen körülmények között nem mondana le az autóhasználatról a közösségi közlekedés javára.

Az EU Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóságának A közlekedés fenntartható jövője: egy integrált, felhasználóközpontú és technológia által vezérelt rendszer felé című közleménye meghatározza a fenntartha-

tó közlekedés megvalósításának fő céljait az Európai Unióban: minőségi, biztonságos és védett közlekedés; az infrastruktúra, közlekedési eszközök és berendezések, információs-kommunikációs technológiák, szolgáltatások, valamint operatív és adminisztratív eljárások integrált hálózatának magas színvonalú fenntartása; környezetvédelmi szempontból felelős közlekedés; az EU vezető szerepének megőrzése a közlekedési technológiai innovációk terén: intelligens közúti közlekedési rendszerek (ITS), vasúti forgalomirányítási rendszerek (ERTMS), légiforgalmi irányítási rendszer (az egységes európai égbolt SESAR programja), mindezeket a Galileo műholdrendszer támogatja; az emberi erőforrások védelme és fejlesztése; igazságos és intelligens árképzési rendszer; valamint a hozzáférhetőség javítása. A felsorolt célok megvalósítását szolgáló eszközök közé tartozik a különböző közlekedési hálózatok fenntartása, fejlesztése és integrálása; megfelelő pénzügyi források biztosítása a fenntartható közlekedéshez; globális technológiai innovációk alkalmazása a közlekedésben; megfelelő jogi keretek kialakítása, a piac nyitottsága és a verseny erősítése; a hatóságok hatékony és jól koordinált működése; valamint az EU tagállamainak egységes fellépése.

Az Európai Bizottság 2009-es Városi Mobilitási Cselekvési Terve (Action Plan on Urban Mobility), (CEC, 2009) meghatározza a fenntartható városi közlekedés támogatására irányuló programot, amely az alábbi fő témákat foglalja magában: az integrált közlekedéspolitikák előmozdítása; a polgárok középpontba helyezése; a városi közlekedés környezetvédelmi szempontokkal való összehangolása; finanszírozás; tapasztalat- és tudásmegosztás; valamint a városi mobilitás optimalizálása. A terv konkrét határidőket is megszab az egyes intézkedések végrehajtására.

A listán szereplő egyik tevékenység – a Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása a városok számára – valójában a legfontosabb üzenet a helyi hatóságok számára a kitűzött célok megvalósítása érdekében. Az Európai Unió meghatározza a kereteket, megfogalmazza az alapelveket, szabályokat és jogszabályokat alkot, amelyek gyakorlati megvalósítása az egyes uniós városokban történik. 2011-ben az EU-ban – kiegészítve Izlanddal, Norvégiával és Svájjal – összesen 829 város volt, amelyek közül 616 vett részt a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek rendszerében.

Az új, közlekedéssel kapcsolatos Fehér Könyvet 2011-ben fogadták el Cselekvési terv az egységes európai közlekedési térség megvalósítására – Egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé címmel (Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System) (CEC, 2011). A dokumentum tartalmazza az Európa Bizottság döntését negyven konkrét kezdeményezés elfogadásáról, amelyek célja egy versenyképes európai közlekedési rendszer kiépítése, amely növeli a mobilitást és a foglalkoztatást, miközben megszünteti a fejlődés akadályait a kulcsfontosságú területeken, és megakadályozza az üzemanyag-fogyasztás növekedését. A tervezett intézkedések csökkenteni fogják Európa olajimport-függőségét, és 2050-ig 60%-kal mérséklék a szén-dioxid-kibocsátást. E célok eléréséhez 2050-re teljesen ki kell vezetni a városokból a hagyományos üzemanyaggal működő járműveket, a légi közlekedésben 40%-ra kell növelni az alacsony szén-dioxid-kibocsátású fenntartható üzemanyagok arányát, a hajózásban pedig szintén 40%-os csökkentést kell elérni. Emellett a közepes távolságú városközi személy- és áruszállítás felét a közúti közlekedésről vasúti és vízi közlekedésre kell áttéríteni. Az Európa Bizottság 2016. július 1-jén közzétett egy munkadokumentumot a Fehér Könyvben foglalt tervek addigi megvalósításáról (The Implementation of the 2011 White Paper on Transport) (CEC, 2016). A jelentés hangsúlyozza, hogy a közlekedés negatív külső hatásai továbbra is problémát jelentenek, a megoldatlan társadalmi kérdések pedig az egységes európai közlekedési térség kialakításának fő akadályai. A jelentés szerint az intelligens közlekedési rendszerek megvalósításához még mindig hiányoznak a szükséges feltételek a szabványosítás, az interoperabilitás és az adatcsere terén.

Az Európai Bizottság Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé című közleménye (2013. december 17.) a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozását szorgalmazza minden európai városban, egy szélesebb városi és területi stratégia részeként. Ez különböző szakpolitikák és érdekcso-

portok együttműködését feltételezi, figyelembe véve a közlekedést, a földhasználatot, a területrendezést, a környezetvédelmet, a gazdasági fejlődést, a szociálpolitikát, az egészségügyet és a közúti biztonságot. A dokumentumban az áll, hogy az Európa Bizottság egy olyan platform közzétételét tervezi, amely segítséget nyújt a fenntartható városi mobilitási tervek elkészítésében, és tanácsadási, valamint pénzügyi támogatást biztosít az európai városok számára.

Ezt a platformot a Bizottság 2013-as közleményéhez csatolt melléklet tartalmazza Fenntartható városi mobilitási tervek koncepciója (A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans) címmel (CEC annex, 2013), ami szintén 2013. december 17-én jelent meg. A tervek fő célja a városi területek megközelíthetőségének javítása, illetve a magas színvonalú és fenntartható közlekedés biztosítása a városig és azon belül, ahol város alatt a funkcionális várost és annak vonzáskörzetét értjük, nem a közigazgatási határokat. A koncepció szerint az egyes városok vezetése 3–10 éves időtartamra készíti el ezeket a terveket, meghatározva a finanszírozási forrásokat, valamint a döntéshozók és végrehajtók felelősségi körét. A tervezés és a végrehajtás során elvárt a helyzet elemzése, a célok kijelölése és a teljesítmény folyamatos nyomon követése. A fenntartható városi mobilitási tervektől azt várják, hogy kiegyensúlyozzák a különböző közlekedési módok használatát, és elősegítsék az átállást a fenntarthatóbb formákra. A tervekben különösen az alábbi témákat kell feldolgozni: közösségi közlekedés, nem motorizált közlekedés, intermodalitás, városi közúti biztonság, a meglévő úthálózat optimális kihasználása, városi logisztika, mobilitásmenedzsment, valamint intelligens közlekedési rendszerek. A következő évben, 2014 januárjában az Európa Bizottság közzétette a Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásának és megvalósításának irányelvei (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) című dokumentumot, (EC guidelines, 2014), amely részletesen ismerteti az előkészítő lépéseket, a célok racionális meghatározását, valamint a tervek kidolgozásának és végrehajtásának folyamatát.

Az Európa Bizottság keretében a közlekedési ügyekért a Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság (Directorate-General for Mobility and Transport) felel, valamint a hozzá tartozó ügynökségek: az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (European Maritime Safety Agency - EMSA), az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (European Aviation Safety Agency - EASA), az Európai Vasúti Ügynökség (European Railway Agency - ERA), valamint az Innovációk és Szállítási Hálózatok Végrehajtó Ügynöksége (Innovation and Networks Executive Agency - INEA). A Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság számos közlekedéssel kapcsolatos kérdéssel foglalkozik, amelyek közé tartozik a Tiszta közlekedés, városi közlekedés témaköre is (EC transport, 2018). Ezen belül az alábbi területek kerülnek feldolgozásra:

- A kerékpárhasználat szerepe a városi mobilitásban
- Alternatív üzemanyagok és tiszta, energiahatékony járművek használatának stratégiája, összhangban az EU Tiszta és energiahatékony közúti járművek előmozdításáról szóló irányelvvel (Directive on the Promotion of Clean and Energy Efficient Road Transport Vehicles), (EC directive, 2013), amely támogatja a bioüzemanyagok, a hidrogén mint üzemanyag, valamint az elektromos meghajtás elterjedését.
- Európai kezdeményezés a tiszta járművek fejlesztésére, az EU Szándéknyilatkozata a tiszta, alternatív üzemanyaggal működő autóbuszok széles körű európai elterjesztésének előmozdításáról (Declaration of intent on promoting large-scale deployment of clean, alternatively fueled buses in Europe), (EC declaration, 2017) című dokumentuma alapján.
- Városi mobilitás, amelyhez a következő dokumentumcsoportok kapcsolódnak:
Városi mobilitási csomag, amely tartalmazza:
 - ✓ a 2013-as közleményt,
 - ✓ a 2013-as közlemény mellékletét,
 - ✓ a városi logisztikáról szóló munkadokumentumot,

- ✓ a városi területekhez való hozzáférés szabályozásáról szóló munkadokumentumot,
- ✓ az intelligens közlekedési rendszerek városi alkalmazásának fejlesztéséről szóló munkadokumentumot,
- ✓ a városi utak biztonságáról szóló munkadokumentumot.

A városi mobilitás keretében végrehajtott intézkedések:

- ✓ Fenntartható városi mobilitási tervek
 - a 2013-as közlemény melléklete
 - a 2014-es útmutató
 - link az ELTIS portálhoz (városi mobilitási megfigyelőközpont)
- ✓ Községi közlekedés
 - link az ELTIS portálhoz
 - link a CIVITAS portálhoz (felöleli azon európai városok hálózatát, amelyek tisztább és jobb szállítási rendszerek kialakítására törekednek)
- ✓ Városi logisztika
- ✓ zöld zónák - olyan városi területek, ahová motoros járművek nem hajthatnak be
- ✓ alternatív üzemanyagok a fenntartható mobilitás érdekében Európában
- ✓ a 2009-es Városi Mobilitási Akcióterv
- ✓ a 2007-es Zöld Könyv a városi mobilitásról
- ✓ az Európai Bizottság támogatási mechanizmusai

Az Európa Bizottság pénzügyi támogatása a városi mobilitás fejlesztésére sokrétű, és az alábbi forrásokat foglalja magában:

Az EU kohéziós politikájának keretében:

1. európai strukturális és beruházási alapok
2. JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) – közös támogatás európai regionális projektek számára
3. INTERREG Europe 2014-2020 (Supports interregional cooperation) – a régiók közötti együttműködés támogatására
4. URBACT III (European Territorial Cooperation programme for sustainable integrated urban development in cities across Europe) – európai területi együttműködési program a fenntartható integrált városfejlesztés érdekében
5. Innovatív intézkedések a fenntartható városfejlesztésben

Az Európai Beruházási Bank által nyújtott támogatások:

1. hitelek és garanciák
2. ELENA (European Local Energy Assistance) – európai helyi energetikai támogatás
3. JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) – közös európai támogatás a városi fenntartható beruházásokhoz
4. Európai Energiahatékonysági Alap

Egyéb finanszírozási források:

1. LIFE (Environment and Climate Action) – környezetvédelmi és klímavédelmi intézkedések
2. Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz
3. Horizon 2020 (EU Research Framework Programme) – az EU kutatási keretprogramja
4. Európai Stratégiai Beruházási Alap
5. A hidrogén üzemanyagként való felhasználásával kapcsolatos projektek

1.3.2. A fenntartható városi mobilitás céljai és hatásai

Az emberek mobilitása a mindennapi élet szerves része, a mobilitás megszervezése és megvalósítása pedig számos olyan problémával és akadállyal jár együtt, amelyek rendszerszintű megközelítést és átfogó megoldást igényelnek. Az emberek és áruk városi környezetben történő szállításának megszervezése számos, az infrastruktúrával, a közlekedési eszközökkel, az emberek szükségleteivel és a környezet megóvásával összefüggő kérdést vet fel. A fenntartható városi mobilitásnak olyannak kell lennie, hogy minden érdekelt felhasználó számára biztosított legyen a közlekedési eszközökhöz, illetve az infrastrukturális létesítményekhez való szabad hozzáférés, továbbá hogy az utazás időben, kényelmesen, biztonságosan és elfogadható költségek mellett valósulhasson meg.

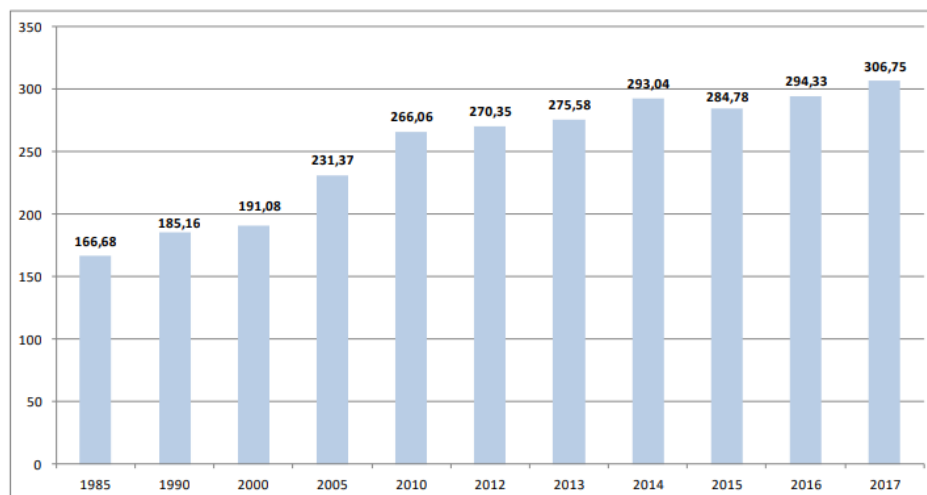
A fenntartható városi mobilitás céljaival és eredményeivel kapcsolatos legfontosabb álláspontokat az Európai Unió hivatalos dokumentumai tartalmazzák. A 2001-es Fehér Könyv (CEC, 1001) a városi közlekedés szabad áramlására és a környezet megóvására helyezte a hangsúlyt. Ennek érdekében alternatívaként a tiszta járművek (alacsony károsanyag-kibocsátású és csendesebb járművek) bevezetését, valamint a magas színvonalú közösségi személyszállítás fejlesztését javasolta. Kedvező hatásokat vártak a gépjárművekre és az üzemanyagok minőségére vonatkozó szigorúbb környezetvédelmi előírások bevezetésének várhatóan kedvező hatásai lesznek. További intézkedéseket irányoztak elő az alternatív üzemanyagok városi közlekedésben történő alkalmazására, mint például a földgáz, a biodízel, a kénmentes dízel, a hidrogén, valamint az elektromos és hibrid meghajtás. Ezeket elsőként a közösségi közlekedésben (városi autóbuszoknál), később pedig a személygépkocsik esetében kívánták bevezetni. A minőségi városi közösségi közlekedés magában foglalja a megfelelő infrastruktúra kiépítését (metróvonalak, villamoshálózat, kerékpárutak, a közösségi közlekedés számára fenntartott forgalmi sávok), valamint a szolgáltatások minőségének javítását (pontoság, gyorsaság, kényelem és az utasok megfelelő tájékoztatása). A közlekedési torlódások csökkentése további önkormányzati vagy vállalati intézkedésekkel is elérhető, például a közösségi közlekedés költségeinek részleges vagy teljes finanszírozásával, a parkolóhelyek számának csökkentésével, magas úthasználati és parkolási díjak bevezetésével, illetve az autóforgalom korlátozásával vagy tiltásával bizonyos útvonalakon.

Az EU 2007-es Zöld Könyve (CEC, 2007) bemutatja azokat az intézkedéseket, amelyeket meg kell tenni az uniós tagállamokban az új városi mobilitási kultúra kialakítása érdekében. A dokumentum szerint ezek az intézkedések világosan meghatározott célokkal és elvárt eredményekkel rendelkeznek. Elengedhetetlen a forgalmi torlódások elleni fellépés. A lehetséges megoldások közé tartozik a gyaloglás és a kerékpározás ösztönzése, az autóhasználat optimalizálása, valamint a teherszállítás hatékonyabb megszervezése. A környezetszennyezés problémájának megoldását az új technológiák alkalmazásában látják, valamint abban, hogy előnyben részesítik azoktól a gyártóktól származó közlekedési eszközöket és üzemanyagokat, amelyek a teljes gyártási folyamat során betartják a legmagasabb környezetvédelmi normákat (úgynevezett „zöld közbeszerzés” – Green Procurement). Szintén fontos elem az ökológiai vezetési mód elterjesztése: a járművezetők továbbképzése, az üzemanyag-fogyasztás csökkentése, elektronikus segédeszközök használata, valamint a közlekedési jelzőrendszerek korszerűsítése. Ide tartoznak továbbá a közlekedési korlátozások is, például bizonyos városrészek lezárása a magánjárművek elől. Az emberek és áruk szállítása iránti növekvő keresletet a városokban nem

lehet pusztán az infrastruktúra bővítésével kielégíteni, egyrészt a korlátozott térbeli lehetőségek, másrészt a környezetvédelmi szempontok miatt. A városi mobilitás hatékony irányításának egyik lehetséges megoldása az intelligens közlekedési rendszerek (Intelligent Transport Systems - ITS) jobb kihasználása. A forgalmi adatok feldolgozásával információ és támogatás biztosítható a közlekedés valamennyi résztvevője számára. A személyes mobilitás kulcsfontosságú tényező a városi lakosok függetlensége szempontjából. A városi közlekedést úgy kell megszervezni, hogy a közösségi közlekedési eszközökhöz mindenki hozzáférhessen, tehát a gyermekek, az idősek és a mozgásukban korlátozott személyek is. Biztosítani kell a közúti biztonságot, valamint az állampolgárok védelmét a közösségi közlekedési eszközökön, a megállóknál és az utcákon. Ennek érdekében további képzéseket terveznek a közlekedés résztvevői számára a biztonságosabb és figyelmesebb közlekedés elősegítése érdekében, új szabályozásokat vezetnek be a biztonsági felszerelésekre vonatkozóan, korszerűsítik az utakat, a gyalogos- és kerékpárutakat, fejlesztik a közvilágítást, valamint erősítik a rendőri járőrszolgálatot. Elengedhetetlen az új forgalomtervezési és forgalomirányítási módszerek és eszközök alkalmazása is, ami a közlekedési ágazatban dolgozók képzését teszi szükségessé. Emellett a lakosság számára is szemléletformáló kampányokat kell indítani annak érdekében, hogy megváltozzanak a mobilitással kapcsolatos szokások.

Vermote és Lens (2009.) munkájukban abból a feltevésből indulnak ki, hogy a fenntartható közlekedés az általános fenntartható fejlődés egyik alapfeltétele. A szerzők a városi közlekedés fenntarthatóságának különböző ökológiai, gazdasági, társadalmi és közlekedési mutatóit vizsgálják, és meghatározzák azokat a célokat, amelyeket a városi menedzsment tevékenységeinek el kell érniük. E célok közé tartozik a légszennyezés csökkentése és a zajszint mérséklése (a városi lakosság egészségének védelme érdekében); a városi területek közlekedésre és parkolásra fordított részének korlátozása (ami az EU-ban a becslések szerint mintegy 50%-ot tesz ki); a közlekedésbiztonság növelése a városi utcákon, különösen a gyalogosok és a kerékpárosok számára; a társadalmi kirekesztettség megszüntetése oly módon, hogy a mobilitás az autóval nem rendelkező háztartások tagjai számára is egyenlő feltételek mellett biztosított legyen (az EU-ban átlagosan a háztartások 40%-a nem rendelkezik autóval), valamint a közösségi közlekedéshez való könnyebb hozzáférés biztosítása a gyermekek, az idősek és a fogyatékkal élők számára. További cél a megfelelő információs rendszer, a forgalom folyamatos nyomon követése és az alkalmazkodó közlekedési jelzőrendszer segítségével a torlódások és fennakadások minimalizálása. Kelemen-Erdős (2012.) a felhalmozódott városi mobilitási problémák megoldását a közösségi személyszállítás megerősítésében látja. Ehhez a megfelelő infrastruktúra és közlekedési eszközök mellett elengedhetetlen a lakosság oktatása is, annak érdekében, hogy tudatosuljon bennük az energiatárolás racionalizálásának és a környezet megóvásának szükségessége. Barua és szerzőtársai (2013.) a különböző városi közlekedési módok integrációját javasolják annak érdekében, hogy összehangolt közösségi közlekedési rendszer jöjjön létre a városokban. Ez magában foglalja az útvonalak és menetrendek integrált hálózatát, a közlekedési eszközök közötti könnyű átszállást, az egységes jegyrendszert és az integrált utastájékoztatási rendszert. Ennek előnyei a torlódások csökkentése és a városi személyszállítás javítása. Debnath és szerzőtársai az intelligens városi közlekedési rendszer alapját az intelligens technológiában látják, amely önállóan működő, automatikus korrekciós rendszerként funkcionál, minimális emberi beavatkozással. Ez érzékelőkből, irányító- és vezérlőegységekből, valamint aktuátorokból áll, amelyek adatokat gyűjtenek, feldolgoznak, döntéseket hoznak, korrekciós intézkedéseket hajtanak végre és kommunikálnak egymással. Hosu és szerzőtársai (2015.) egy integrált, központosított információs platform létrehozását javasolják az intelligens városi közösségi közlekedési rendszer kialakítása érdekében. Lageland (2015.) a racionális és fenntartható városi mobilitás megteremtését a magánautók fokozatos, majd végül jelentős visszaszorításában látja, a közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás javára. Pontosan ez a témája Matan és szerzőtársai (2015) munkájának is, akik a városi mobilitás domináns formáinak – és ezek fizikai aktivitásra gyakorolt hatásainak – összefüggését vizsgálják az állampolgárok általános egészségi állapotával. Tanulmányukban összehasonlítják a kerékpározás, a gyaloglás és a közösségi közlekedés használatának hatásait az autós magánközlekedéssel. Az „Urban Mobility in the Age of Smart Cities” című tanulmányban (Aoun szerk., 2015) és szerzőtársai az intelligens városi közlekedés céljai

közé sorolják az üzemanyag-fogyasztás csökkentését (amely a környezetvédelem erősödésével jár együtt), a forgalmi torlódások mérséklését (ami csökkenti a közlekedők frusztrációját), valamint egy összehangolt, hatékony és eredményes közlekedési rendszer működtetését és fenntartását. Ennek pozitív hatásai mind a közlekedési szolgáltatók, mind az utasok számára jelentkeznek, miközben a sűrűn lakott városi térségekben csökken a közlekedési infrastruktúra terhelése.



8. ábra: A motorizáció szintjének alakulása Belgrád városban¹¹

A fenntartható városi mobilitás keretében megvalósítandó célokat a következőképpen határozhatjuk meg:

1. A közlekedés szabad, torlódások és fennakadások nélküli áramlásának biztosítása, amivel minimalizálható a szállítási idő, valamint az emberek és áruk szállításának költségei.
2. Az emberek és áruk szállításával kapcsolatos valamennyi igény kielégítése, felesleges várakozás nélkül.
3. A közlekedésben részt vevők megfelelő tájékoztatása, aminek alapján a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők a lehető legracionálisabb döntéseket hozhatják meg az útvonalak, a különböző közlekedési módok kombinálása és az utazási idő tekintetében.
4. A közlekedési útvonalakhoz és közlekedési eszközökhöz való szabad és közvetlen hozzáférés biztosítása a közlekedésben részt vevők számára, ami kielégíti minden társadalmi csoport igényeit.
5. A közbiztonság és a személyes biztonság garantálása a közlekedés valamennyi résztvevője számára.
6. Magas szintű közlekedésbiztonság biztosítása a közlekedés valamennyi résztvevője számára.
7. Kényelem és a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők elégedettségének biztosítása.
8. Az üzemanyag-fogyasztás, a kipufogógáz-kibocsátás és a zajszint csökkentése, ami hozzájárul a környezet megóvásához és a lakosság egészségi állapotának javításához.

A felsorolt célok egymással összefonódnak és kölcsönösen függnek egymástól. Egy adott cél megvalósítása függ egy másik cél teljesülésétől, és maga után vonja a következő cél elérését is.

¹¹ Centar za planiranje urbanog razvoja, Belgrád fenntartható mobilitási terve, Belgrád Város Hivatalos Lapja 60/19, (2019).

1.3.3. A fenntartható városi mobilitás megvalósításának tényezői

A fenntartható városi mobilitás megvalósításának és a meghatározott célok elérésének feltételei:

1. Magas színvonalú közlekedési infrastruktúra teljes körű kiépítése a városokban a különböző közlekedési módok számára, a közterületek minimális igénybevételével. A közlekedési infrastruktúrát megfelelő elektronikus közlekedésfigyelő és -irányító rendszerrel, illetve a szükséges mértékben automatizált közlekedési jelzőberendezésekkel kell ellátni.
2. Olyan közlekedési eszközök alkalmazása, amelyek működési technológiájuk, valamint az üzemanyag- és energiafelhasználásuk révén megfelelnek a környezetvédelmi követelményeknek.
3. A különböző közlekedési módok kombinálása, elsőbbséget adva a tömegközlekedési eszközöknek, illetve az egyéni mobilitás esetében a kerékpáros és gyalogos közlekedésnek.
4. A mobilitás megvalósításának módját az útvonalak vagy városrészek lezárásával, zöldövezetek kialakításával, bizonyos területeken az autóhasználat korlátozásával, illetve magas közlekedési vagy parkolási díjak bevezetésével lehet szabályozni.
5. Adatgyűjtés és információs adatbázis létrehozása az úthálózatról, a járművekről és az emberek mozgásáról, amelyet egyaránt használnak a közlekedés megszervezéséért felelős szakemberek, a közlekedési szolgáltatók és a felhasználók – a polgárok.
6. Információs és kommunikációs technológiák alkalmazása a városi közlekedési rendszer integrált megszervezésére és a forgalom irányítására.
7. A lakosság közlekedési kultúrájának fejlesztése és a környezet megóvásának szükségességével kapcsolatos tudatosság növelése, ami a magatartás megváltoztatásával, vagyis a környezetvédelmi és gazdasági szempontból kedvező közlekedési módok alkalmazásával érhető el.

1.3.4. A TEN-T hálózat és a fenntartható városi mobilitás tervezésének szerepe a korszerű közlekedési rendszer fejlesztésében

A korszerű közlekedési rendszerek számos kihívással néznek szembe, beleértve a növekvő urbanizációt, az emberek és áruk mobilitása iránti fokozódó igényt, valamint a környezet megóvásának kötelezettségét. Ebben az összefüggésben az Európai Unió kidolgozta a TEN-T hálózat (transzeurópai közlekedési hálózat) koncepcióját, mint az európai térség összekapcsolásának kulcsfontosságú eszközét egy hatékony, fenntartható és multimodális közlekedés révén. Ezzel párhuzamosan alakult ki a **Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP** (Fenntartható Városi Mobilitási Terv, FVMT) koncepciója is, amelynek célja a városi mobilitás fejlesztése a fenntarthatóság elveinek tiszteletben tartásával.

A TEN-T hálózat egy átfogó infrastrukturális rendszert jelent, amely magában foglalja az utakat, vasutakat, kikötőket, repülőtereket és intermodális terminálokat. Alapvető rendeltetése az emberek és áruk akadálymentes áramlásának biztosítása egész Európában, a közlekedési torlódások csökkentése és a területi kohézió erősítése mellett. A TEN-T hálózat szerkezete alaphálózatra (**core**) és átfogó hálózatra (**comprehensive**) tagolódik, ahol az alaphálózat az Európai Unió számára stratégiai jelentőségű legfontosabb közlekedési folyosókat foglalja magában. Különös jelentőséggel bírnak ezen a hálózaton belül a városi csomópontok, vagyis azok a városok, amelyek a különböző közlekedési módok összekapcsolásának kulcsfontosságú pontjai.

A városok szerepe éppen a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásának kötelezettségén keresztül válik hangsúlyossá. Ezek a tervek olyan stratégiai dokumentumok, amelyek a lakosság és a gazdaság igényeit integrálják azzal a céllal, hogy javítsák a városi élet minőségét. Az FVMT-megközelítés magában foglalja a teljes funkcionális városi térség lefedését, beleértve a napi ingázási övezeteket is, valamint a

különböző hatalmi szintek és ágazati politikák közötti koordinációt. Ennek a megközelítésnek fontos eleme a polgárok és az érintett felek bevonása a tervezési folyamatba, ami biztosítja az intézkedések végrehajtásának átláthatóságát és hatékonyságát.

A felülvizsgált TEN-T szabályozás tovább hangsúlyozza a fenntartható városi mobilitás jelentőségét, előírva a városi csomópontok számára az FVMT elfogadását és a városi mobilitási mutatók nyomon követését. Ezek a mutatók a fenntarthatóság, a biztonság és a hozzáférhetőség területeit ölelik fel, és lehetővé teszik a közlekedési rendszerek teljesítményének folyamatos nyomon követését. Ily módon azonosíthatók a meglévő megoldások gyengeségei és erősségei, ami lehetővé teszi a korrekciós intézkedések időbeni meghozatalát és a mobilitási rendszer fejlesztését.

Különös hangsúlyt kap a károsanyag-kibocsátás nélküli közlekedés fejlesztése, a közösségi közlekedés arányának növelése, valamint az aktív közlekedési formák – például a kerékpározás és a gyaloglás – előmozdítása, továbbá a városi logisztika fejlesztése. Ezek a célok közvetlenül hozzájárulnak a közlekedés környezetre gyakorolt negatív hatásainak csökkentéséhez és a városi életminőség javításához. Ugyanakkor a városi és vidéki térségek közötti kapcsolatok erősítése kiegyensúlyozottabb regionális fejlődést eredményez.

Bár Szerbia nem tagja az Európai Uniónak, jelentős szerepet tölt be a kibővített TEN-T hálózat keretében, elsősorban a kulcsfontosságú páneurópai közlekedési folyosók révén. Az ebbe a rendszerbe való integráció lehetővé teszi a nemzeti közlekedési infrastruktúra fejlesztését, a gazdaság versenyképességének növelését és a regionális kapcsolatok erősítését. Ebben az értelemben a fenntartható városi mobilitás elveinek alkalmazása fontos lépést jelent az európai normákhoz való igazodás felé.

Összegzőképpen elmondható, hogy a TEN-T hálózat és a fenntartható városi mobilitás tervezése közötti szinergia a modern, hatékony és fenntartható közlekedési rendszer fejlesztésének alapját képezi. Míg a TEN-T európai szinten biztosítja az infrastrukturális keretet, addig az FVMT annak hatékony helyi szintű megvalósítását teszi lehetővé, ezáltal egyensúlyt teremtve a gazdasági fejlődés, a társadalmi szükségletek és a környezetvédelem között.

Az OPTI-BIKE 3 projekt elméleti alapjaiban ezekre az eredményekre épül, és a természettel való fenntartható viszony, valamint az egészséges, nem motorizált emberi közlekedés gyakorlati megvalósításának egy szegmensét képviseli, a városi élet minőségének javítása érdekében.



9. ábra: Fenntartható városi mobilitás - Rupprecht consult

II. FEJEZET



2. A kerékpáros turizmus szerepe a kistérség idegenforgalmi szempontú fejlesztésében

2.1. Fogalommeghatározások

2.1.1. Alapvető fogalmak

Sportrekreáció: a szabadidőben önként, a regeneráció, a jó közérzet, valamint az egészség és a munkavégző képesség helyreállítása céljából végzett, örömszerző fizikai aktivitás, ami nem csupán a szórakozást és kikapcsolódást szolgálja, hanem rendszeres, szisztematikus testmozgást jelent.

Rekreáció: tágabb fogalom, mint a sportrekreáció, és a szabadidő olyan eltöltését jelenti, amely megújítja a lelket és a testet. Ide tartoznak azok a tevékenységek is, amelyek nem sportjellegűek, mint például az utazás, televíziózás, zenehallgatás, tánc vagy könyvolvasás. A rekreációhoz kapcsolódik a fizikailag aktív pihenés is, tekintettel az egyre jellemzőbb ülő életmódra és a szabadidő minőségi eltöltésének szükségességére. Maga a szó latin eredetű, jelentése: felüdülés, felfrissülés, szórakozás, alkotás.

Kerékpáros turizmus: az aktív turizmus egyik formája, amely során az ember a kerékpárt használja elsődleges közlekedési eszközként, kirándulásra helyek felfedezésére és a környezet megtapasztalására. Ötvözi a fizikai aktivitást, a környezettudatosságot és a desztinációk kulturális megismerését, lehetővé téve az utazók számára a szabadság érzését, a lassabb haladási tempót, és pihenőket a természet, a helyi kultúra és a lakosság megismerése érdekében.

A kerékpáros turizmus főbb jellemzői:

- **kerékpár mint közlekedési eszköz:** a sportkerékpározással ellentétben itt a kerékpár elsődlegesen a turisztikai pontok közötti közlekedés eszköze;
- **ökológiai fenntarthatóság:** a környezetbarát turizmus formái közé tartozik;
- **a desztináció megélése:** a hangsúly a rejtett helyek, tájak és a kulturális örökség felfedezésén van;
- **a fizikai aktivitás és pihenés összekapcsolása:** egyszerre nyújt kalandot, mozgást és különleges élményt.

Tehát ez egy olyan kerékpárral történő utazási forma, amelynek célja az utazás élvezete, a táj és a városi nevezetességek megismerése.

LOHAS turisták (Lifestyles of Health and Sustainability): a kerékpáros turisták egy sajátos csoportja, akik konkrét elvekkel és igényekkel tekintenek az utazásra, mint életmódra.

Turisztikai útvonal (ruta): a fizikai útszakasz, kijelölt és kézzelfogható nyomvonal.

Turisztikai túra: előre megtervezett és megszervezett utazás, amely több helyszín egymás utáni felkeresését foglalja magában, meghatározott pontokkal, különösen szervezett csoportban, idegenvezetővel.

Tematikus turizmus: olyan utazás, amely pihenés, élményszerzés és különféle tevékenységek gyakorlása céljából történik, az egyén vagy csoport sajátos, specifikus érdeklődése által vezérelve; ebbe a kategóriába tartozik a kerékpáros turizmus is.

Itinerer (útiter): utazási terv, egy út részletes leírása állomásokkal, távolságokkal, megállóhelyekkel, közlekedési útvonalakkal és szolgáltatásokkal.

Desztináció: a desztináció szó (angolul: *destination*, latinul: *destinatio*) úti célt, a turisták többnapos tartózkodásának helyét jelöli.

Fenntartható turizmus: olyan utazási koncepció, amely figyelembe veszi valamennyi helyi erőforrás védelmét és azok használatát oly módon, hogy az biztosítsa megújulásukat. Ez a turizmusforma fellép az erőforrások pusztítása ellen, miközben átfogó turisztikai élményt nyújt.

Tájkép, táj, vidék: olyan táj vagy környezet, amely sajátos jellemzőkkel bír, és különleges vizuális élményt, egyedi atmoszférát teremt; ez rendkívül fontos a kerékpáros turisták számára.

Turisztikai erőforrások valorizációja: a valorizáció szakmai-módszertani eljárás, amely valamely vonzó, objektum, jelenség, térség, természeti érték vagy táj turisztikai célú értékének meghatározását, illetve felmérését jelenti; ezek sajátosságaik révén érdekesek a turisták számára és gazdasági hasznot is eredményeznek.

2.1.2. Módszertan, a tanulmányban alkalmazott eszközök, a tanulmány hipotézise, víziója, küldetése és a kerékpáros turizmus stratégiai irányai a régióban

A **tanulmány célja** azoknak a helyi és határon átnyúló kerékpáros túráknak a meghatározása, amelyek már meglévő kerékpárutakon és közutakon valósulhatnak meg, a szolgáltatások átfogó kínálatával és a létesítmények rendelkezésre állásával, és amelyek turisztikai kínálattá kapcsolhatók össze.

A **tanulmány elkészítésének eredménye** azon erőforrások azonosítása, amelyek a már meglévő turisztikai pontok mellett jól megtervezett tematikus útvonalakká valorizálhatók annak érdekében, hogy a kerékpáros turizmus integrált turisztikai termékét alkosson a régióban. A tanulmány következtetéseket és ajánlásokat fogalmaz meg a kerékpáros turizmus jövőbeni fejlődésének lehetőségeiről, mind az infrastruktúra, mind pedig a szolgáltatások minőségének gazdagítása terén.

A tanulmány elkészítéséhez rendelkezésre álló másodlagos információforrásokat, normatív módszereket, megfigyelési, összehasonlítási és másodlagos adatok elemzésére irányuló módszereket, analízist és szintézist, indukció és dedukció útján levont következtetéseket, valamint a régió kerékpáros turizmusához kapcsolódó korábbi projektek eredményeit használjuk fel.

A kerékpáros turizmus fejlesztésének **víziója** a határon átnyúló régióban, a projekt helyi desztinációiban:

- a LOHAS célcsoport vonzása a tágabb régióból;
- hogy a határon átnyúló régió helyi lakossága szabadidejét rendszeresen az egyes útvonalak bejárására használja;
- hogy a külföldi kerékpáros turisták, akik az EuroVelo útvonalain érkeznek, hosszabb időt töltsenek a projekt útvonalainak bejárásával;
- a kerékpárutak további kiépítésének ösztönzése a városi területeken és a város peremén, a hálózat összekapcsolásával és bővítésével.

A tanulmány **küldetése** a kerékpáros turisták célcsoportjainak, azok szükségleteinek és igényeinek azonosítása, az ilyen típusú turizmusban fontos szolgáltatások meghatározása, a határon átnyúló régió kerékpáros útvonalainak feltérképezése, valamint integrált turisztikai termékek létrehozása.

A kerékpáros turizmus fejlesztésének **stratégiai irányai** a határon átnyúló régióban a következők:

- a meghatározott kerékpáros útvonalak népszerűsítése a célcsoportok körében;
- korszerű marketing fejlesztése és az információk célcsoportok felé történő közvetítése;
- a szükséges szolgáltatások fejlesztése a kerékpáros turizmusban, valamint ezen szolgáltatások körének bővítése;
- a kerékpáros turisták számára nyújtott szolgáltatások minőségi szabványainak bevezetése az EuroVelo ajánlásai alapján;
- megfelelő jelzőrendszer kihelyezése az útvonalakon és azok karbantartása;
- kerékpárutak építése.

Hipotézis: Az OPTI BIKE 3 projekt, amely a határon átnyúló Tompa–Kelebia (HU)–Kelebia (SRB)–Szabadka–Királyhalom–Ásotthalom térségre épül, történelmi, földrajzi, kulturális és táji konnotációval rendelkezik. Azok az erőforrások, amelyek a már meglévők mellett turisztikailag valorizálhatók, nagyobb számú kerékpáros turistát vonzhatnak. A közös jellemzők alapot képeznek egy átfogó kerékpáros turisztikai kínálat fejlesztéséhez. A meghatározott kerékpáros útvonalak hozzájárulnak a helyi lakosság erősebb összekapcsolásához, valamint a külföldi kerékpáros turisták vonzásához.

2.1.3. A kerékpározásról és rekreációról általában, és a turisztikai hasznosítás lehetőségeiről a kistérségben

A kerékpár egyaránt szolgál közlekedési eszközként és a turisztikai utazások eszközeként, és számos előnnyel rendelkezik:

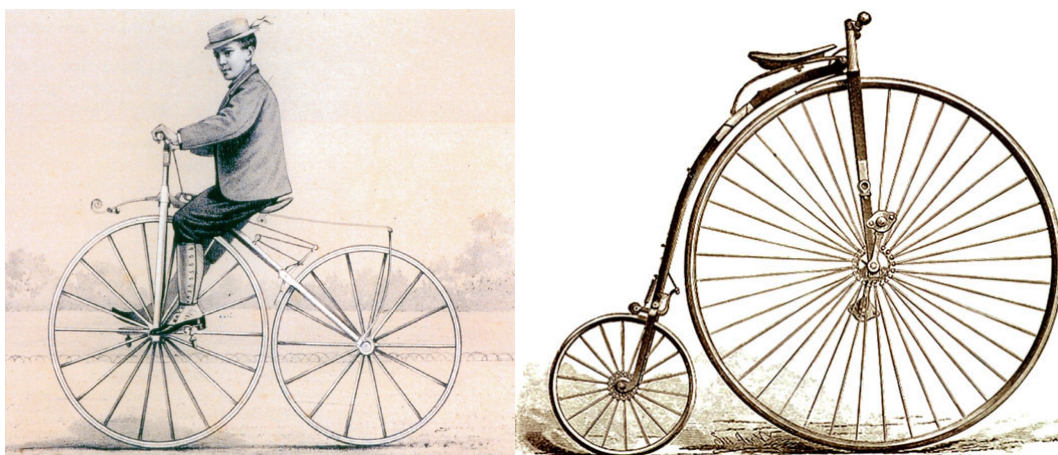
- gazdaságos, minden korosztály számára megfelelő, és viszonylag gyorsan elérhető vele a közeli és távolabbi úticélok is;
- elkerülhető vele a forgalmi torlódások és a parkolási problémák; 1,6 m² területen akár hat kerékpár is elhelyezhető, így kevés közterületet foglalnak el, viszont szükség van megfelelő kerékpártárolókra;
- a természetben történő kerékpározás kedvező egészségügyi hatásokkal bír (javítja a szív- és érrendszer működését, serkenti az anyagcserét, növeli a szervezet oxigénellátását, csökkenti a stresszt, valamint serkenti az immunsejtek aktivitását);
- pozitív hatással van az emberek közötti kapcsolatok erősítésére és a kommunikáció fejlesztésére, közösségépítő szerepet tölt be;
- a kerékpár karbantartása viszonylag egyszerű.
- A turisztikai célú kerékpározásra többféle kerékpártípus és modell áll rendelkezésre:
- országúti kerékpár, többsebességes kivitelben;
- városi kerékpár, bevásárláskor könnyebb terhek szállítására is alkalmas;
- cruiser típusú kerékpár, modern, retro stílusú kialakítással;
- fixi (fix hajtású) kerékpár, állandó áttétellel;
- BMX;
- MTB (mountain bike), hegyi kerékpár;
- elektromos kerékpár stb.

A kerékpáros turizmus az aktív rekreáció egyik formája, amelynek célja a kikapcsolódás, különböző úti célok felkeresése, érdekességek felfedezése és különleges térségek megismerése. Világszerte több mint egymilliárd kerékpár van használatban, ami kétszerese a gépjárművek számának. A kerékpársport 1868. óta olimpiai sportág. A hagyományos mechanikus kerékpárok mellett egyre nagyobb teret nyernek az elektromos kerékpárok is. Ezek népszerűsége világszerte folyamatosan növekszik, ezért számos helyen töltőállomásokat, illetve kölcsönzőpontokat alakítottak ki számukra. Párizsban több mint 20.000 elektromos kerékpár áll rendelkezésre csereállomásokon, a kínai Hangcsou pedig világelső ezen a téren, ott mintegy 60.000 kerékpár működik ilyen rendszerben. Az elektromos kerékpárok a kerékpáros turizmus meghatározó elemévé válnak.

A kerékpáros turizmus határon átnyúló kistérségi turisztikai értékelése magában foglalja a földrajzi elhelyezkedés, a természeti környezet esztétikai értékeinek, a potenciális turisták igényeit kielégítő infrastruktúra fejlettségének, valamint a kiválasztott helyi útvonalak és létesítmények biztonságának vizsgálatát. A kerékpáros turizmus jelentős potenciállal rendelkezik arra, hogy összekapcsolódjon a turizmusnak a mikrorégióban már meglévő, fejlett formáival, illetve az olyan turisztikai termékekkel, mint például a gasztronómiai és borútvonalak, vagy ökoturisztikai útvonalak.

2.2. A kerékpározás hagyománya és történeti érdekességei a kistérségben

Amint a velocipéd megjelent Szabadka utcáin, a kerékpározás azonnal népszerűvé vált a térségben. A velocipéd a kerékpár kezdetleges formája; elnevezése a latin *velox* (gyors) és *pes* (láb) szavakból ered, amelynek jelentése „gyors láb”. Az akkori modellek használatához komoly ügyességre volt szükség. A velocipéd megjelenése óta a kerékpár szerkezete fokozatosan fejlődött, így napjainkra számos különböző modell alakult ki, a különböző korosztályok és terepviszonyok igényeihez igazodva: a versenykerékpároktól, hegyi kerékpároktól, velodromkerékpároktól, biatlon- és cyclocross kerékpároktól egészen a városi közlekedésre szolgáló stílusos modellekig.



10. ábra: Velocipédek

Vermes Lajos sportoló, feltaláló, versenyző és pedagógus, az ókori olimpiai játékok szellemének lelkes híve 1880-ban Palicson sportversenyt rendezett Palicsi Olimpia néven, ahol a számos sportág mellett kerékpárverseny is szerepelt.

1884-ben Vermes saját költségén egy 225 méter hosszú, ellipszis alakú versenypályát építtetett, amit 1891-ben egy kör alakú, aszfaltozott kerékpár- és atlétikai pályával egészített ki. Ennek a pályának egy

része ma is megtalálható Palicson, a Vermes-parkban. Abban az időben csupán London és Lipcse rendelkezett ilyen létesítménnyel Európában.

Miután beszerzett egy velocipédet, továbbfejlesztette azt, és megtervezett egy csuklós szerkezetű két-személyes változatot. Ezen kívül dinamóval felszerelt kerékpárt is alkalmazott, az esti kerékpáros összejövetelekhez. Ő szervezte az első kerékpáros túrákat Palicsról Újvidéken és Bosanski Šamacon keresztül Rijékaig. A befagyott Palicsi-tó jegén kerékpáros ügyességi versenyeket tartott, nyáron pedig homokon rendezett kerékpárversenyeket. Ezeken maga is gyakran aratott győzelmet.

Valihora István újságíró fényképeket, írásokat és egyéb dokumentumokat gyűjtött össze a Palicsi előlimpiai játékok című, kétnyelvű, 2008-ban megjelent kiadvány számára, amelyben többek között a kerékpársport történetét is bemutatta, és méltó emléket állított Vermes Lajos kezdeményezésének.

E kiadvány mellett Marija Šimoković Velosiped gospodina Vermeša (Vermeš úr velocipédje) című regénye is megörökítette Vermeš Lajos, a kivételes érzékenységgű értelmiségi, az első újjáélesztett olimpiai játékok kezdeményezője és népszerűsítője, sportember, építő és a velocipéd lelkes híve kalandos életútját.



11. ábra: Vermes Lajos

A szabadkai kistérség történetében egy másik kiemelkedő feltaláló és géptervező, **Ivan Sarić** is maradandó nyomot hagyott, akinek szobra ma a Városi Könyvtár közelében áll. Sarićot elsősorban repülőgép-építőként tartjuk számon, viszont aktívan versenyzett kerékpárral is. Az 1896-ban Pécsen rendezett nemzetközi versenyen második helyezést ért el, majd 1897-ben és 1898-ban Magyarország 10 kilométeres országos bajnokságán első lett. 1899-ben Bécsben a 25 kilométeres versenyszámban győzött, 1900-ban pedig Budapesten a 100 kilométeres versenyen szerzett első helyet, emellett öt második helyezést ért el különböző versenyszámban. Újvidéken 100 kilométeren, Belgrádban pedig 25 kilométeren és 1 kilométeren is elsőként ért célba. Abban az időben három országban szerzett bajnoki címet.



12. ábra: Ivan Sarić

E kiváló sportemberek örökségét viszi tovább immár hosszú évtizedek óta a Spartak Kerékpáros Klub, amely rendszeresen részt vesz hazai és nemzetközi országúti kerékpárversenyeken, és kiváló eredményeket ér el, különösen a gyermek-, serdülő- és junior korosztályokban. Ezekből a korosztályokból kerülnek ki a későbbi kiváló női és férfi versenyzők.

Szabadka a kerékpárok városa. Gyerekek és felnőttek egyaránt használják a városban és a külterületeken, télen és nyáron egyaránt, különféle célokra:

- munkába járásra;
- bevásárlások lebonyolítására;
- kirándulásokra;
- rokonok és ismerősök felkeresésére;
- a szűkebb és tágabb környezet bejárására, kikapcsolódásra;
- rekreációra és a fizikai erőnlét megőrzésére.

A kerékpározás életformává vált. Szabadkán már 1888-ban Partizan néven részvénytársaság alakult kerékpárok, kerékpár-alkatrészek és egyéb fémipari termékek gyártására, amely egészen 2006-ig működött. A kerékpárok mellett licenc alapján segédmotoros kerékpárokat is gyártott, amelyek közül a Solex és a Pony Express voltak a legismertebbek. A legnépszerűbb kerékpármodellek közé tartoztak a Poni, az öt- és tízfokozatú városi kerékpárok, a hagyományos modellek, valamint a BMX, amely a XX. század nyolcvanas éveinek egyik meghatározó jelképe lett. A gyár kiváló minőségű kerékpárjait számos országba exportálta; ezek generációkon át szolgálták tulajdonosaikat. A város lakói közül sokan ma is őrzik ezeket a modelleket, amelyek mára valódi vintage értéké váltak, és a minőségi, időtálló termékek iránti nosztalgia miatt különösen nagy megbecsülésnek örvendenek.



14. ábra: a szabadkai Partizan Kerékpárgyár logója

Forrás: <http://www.gradsubotica.co.rs/suboticki-motocikl-partizan-m-50/>

Napjainkban számos egyesület szervez kerékpáros kirándulásokat és túrákat, gyakran gyalogtúrákkal összekötve. Ilyen programokat szervez például a Spartak Hegymászó Egyesület is. Minden adottság rendelkezésre áll ahhoz, hogy a határon átnyúló kerékpáros útvonalak a jövőben a kistérség lakossága rendszeres, fenntartható szabadidős tevékenységének és közösségi rendezvényeinek részévé váljanak.

Az egyik ilyen hagyományos rendezvény a majálisi kerékpártúra a Palicsi-tó körül, amely immár több mint negyven éve kerül megrendezésre Trim - kerékpárral a természetbe (korábban Trimbi) néven. Az útvonal Szabadkáról indul, réteken és dűlőutakon halad, érinti a Palicsi-tavat, a természetvédelmi parkot, majd a tó idegenforgalmi övezetében ér célba. A túra útvonalán ellenőrző pontokat alakítanak ki, ahol minden résztvevő igazolást kap az áthaladásról. Az igazolólapon szereplő sorszám részt vesz a nyere-ménysorsoláson, amelynek fődíjai – természetesen – kerékpárok.

2.2.1. Természeti és hagyományos erőforrások, a kerékpáros turizmus dimenziója

A kerékpáros turizmus számos kedvező hatást gyakorol a kistérségre:

- új látogatókat vonzhat, akik hosszabb időt töltenek a desztinációban;
- támogatja a helyi gazdaságot, a kereskedelmet és a vidéki vállalkozásokat;
- minimális környezeti terheléssel jár, ezáltal hozzájárul a fenntartható fejlődéshez;
- a már meglévő, illetve jelenleg alulhasznosított létesítmények hasznosítására épül;
- a kiépített kerékpárutak mellett igénybe veszi az aszfaltozott közutakat, valamint a dűlőutakat, erdei és réti utakat, csendes természeti ösvényeket, töltéseket és használaton kívüli vasútvonalakat;
- ösztönzi a helyi lakosságot a kerékpár rendszeresebb használatára, és az elfeledett útvonalak újbóli felfedezésére.

A kerékpáros turisták tartózkodási formái a következők:

- egy vagy több éjszakás tartózkodás egy adott desztinációban;
- többnapos üdülés, amelynek célja a desztináció és környékének bejárása;
- komplex turisztikai csomag részeként megvalósuló kerékpáros program;
- egynapos kerékpártúrák saját vagy bérelt kerékpárral;
- olyan túrák, amelyek során a résztvevők egyik szálláshelyről a másikra haladnak, természeti vagy városi környezetben;
- hétvégi vagy ünnepnapos kirándulások. Ezek rendszerint három óránál hosszabb, szabadidős, rekreációs célú kerékpártúrák. Az egynapos kirándulások különösen gyakoriak az ünnepnapokon.

Ahhoz, hogy a fenti lehetőségek teljes köre biztosítható legyen a kerékpáros turisták számára, értékelni kell a térség kedvező természeti, épített és hagyományos értékeinek turisztikai célú hasznosítását.

A kistérség kiemelkedő természeti adottságokkal rendelkezik. Területén négy védett természeti terület található, változatos táji értékekkel, amelyek kezelője a Palics–Ludas Közvállalat. A különböző védettségi fokozatú természeti területeken a látogatók számát úgy kell szabályozni, hogy biztosítva legyen a természetes ökológiai folyamatok fennmaradása és megelőzzük az élőhelyek károsodását.

A kerékpáros turisták számára legérdekesebb természeti értékek:

1. Ludasi-tó - a Ramsari Egyezmény hatálya alá tartozó vizes élőhely, első fokozatú védelem alatt álló különleges természetvédelmi terület. A tó mellett található a Látogatóközpont, a XIX. századi Róka-tanya, a Ludasi sor településrész, valamint egy kerékpáros pihenőhely madármegfigyelő toronnyal és a Zvonko Bogdan-tanya. A tó biológiai sokfélesége rendkívül gazdag, fontos madárvonulási útvonal, számos veszélyeztetett faj élőhelye. Két irányból közelíthető meg: Palics felől, Ludason és a Ludasi soron keresztül, illetve Királyhalom irányából Hajdújárásán át. A tó partja dűlő- és földutakon járható körbe, amelyek mentén tanösvény vezet.
2. Palicsi-tó - a Palicsi Természetvédelmi Park védett természeti terület, amely első és harmadik fokozatú védelmi övezeteket foglal magában. Szabadkáról kerékpárúton közelíthető meg, a tó pedig részben kiépített kerékpárúton, részben a tavat körülölelő közúton kerülhető meg. A tó északi partján található a több mint 180 éves turisztikai múlttal rendelkező üdülőövezet, amelyet szecessziós épületek tesznek különlegessé. Itt helyezkedik el az angolpark és a központi részen fekvő barokk Nagypark. A tó harmadik szektorában madárszigetek és jelentős madárvonulási pihenőhely található; eddig 207 madárfajt regisztráltak, köztük számos védettet.
3. Szabadkai-homokpuszta - Közvetlenül az államhatár mentén, Szabadka északi peremén, a szerbiai Kelebia és Tompa, illetve a magyarországi Kelebia között húzódik a Szabadkai-homokpuszta védett természeti terület. A kutatási célokat szolgáló részek első fokozatú védelem alatt állnak, míg a második és harmadik fokozatú övezetek látogathatók. A terület mozaikos élővilága különösen jelentős a határon átnyúló kistérségi együttműködési projektek szempontjából. Tompa és Kelebia között, egészen Szabadkáig kerékpárút vezet, a homokpusztán belül pedig dűlő- és földutak biztosítanak kiváló lehetőséget gyalogos és kerékpáros túrákra. A térségben számos tanya található, valamint zöldség-, gyümölcs- és szőlőültetvények.
4. Szelevényi puszták - a Szabadka–Horgosi-homokpuszta keleti szélén helyezkedik el a Szelevényi Puszták Különleges Természetvédelmi Terület. A jellegzetes pannon füves puszta gazdag madárvilággal és számos védett növény- és állatfajjal rendelkezik, valamint Európa több fokozottan veszélyeztetett fajának élőhelye. A területen Királyhalom és Hajdújárás között kerékpárút vezet.

5. Vértó – a Palicsi-tó közelében található egy kisebb tó, amely a nyári időszakban a vizet vörösre színező algák miatt a Vértó nevet kapta. Egyesek Ifjúsági-tóként is említik. Déli és keleti partszakasza a kiemelkedő biológiai sokféleség miatt természetvédelmi oltalom alatt áll. A tó mellett vezet az út Ludas irányába.

Az épített és hagyományos örökség elemei közül elsősorban a már turisztikailag hasznosított szecessziós épületeket kell kiemelni Szabadka történelmi belvárosában és Palicson, továbbá a különböző építészeti korok emlékeit, valamint a hagyományos falusi építészet értékeit (például a Ludasi sor mentén található épületeket). A Kelebia–Tompá–Kelebia térség valamennyi településén megtalálhatók a jellegzetes pannon parasztházak, amelyek a kertekkel, rétekkel és erdős ligetekkel együtt a kerékpáros turisták számára a nyugalom, a csend és a vidéki élet sajátos hangulatát közvetítik. Hasonló természeti és kulturális környezet jellemzi Hajdújárás, Királyhalom és Nosza településeket, valamint a Horgos felé vezető útvonalat is.

2.2.2. Helyzetfelmérés, kapcsolódás az EuroVelo útvonalakhoz és a korábbi projekt keretében kialakított helyi kerékpáros útvonalakhoz

A kistérség jól kapcsolódik az EuroVelo kerékpárút-hálózathoz, ugyanakkor számos területen további fejlesztésekre és összehangolt intézkedésekre van szükség a kerékpáros turizmus fejlesztése érdekében:

- a kerékpárút-hálózatot folyamatosan karban kell tartani, bővíteni, új városi és vidéki szakaszokkal összekapcsolni;
- a kerékpáros infrastruktúra kiegészítő elemei (kerékpártárolók, pihenőhelyek, információs táblák) még nem állnak rendelkezésre valamennyi helyszínen;
- a kerékpárszervezetek, javítási szolgáltatások száma korlátozott, a kerékpárok tárolása és kölcsönzése pedig még csak kezdeti fejlődési szakaszban van;
- a kerékpáros infrastruktúra finanszírozása elsősorban projektalapú, ezért hosszú távon további, folyamatos finanszírozási forrásokra van szükség;
- a vendéglátó- és turisztikai szolgáltatók többsége még nem alkalmazza a bike-friendly (kerékpárosbarát) szemléletet;
- a helyi közösségi közlekedési szolgáltatók egyelőre nem mutatnak kellő nyitottságot arra, hogy szolgáltatásaikat a kerékpárosok sajátos igényeihez igazítsák;
- a kistérség szintjén nem állnak rendelkezésre statisztikai adatok vagy elsődleges kutatások a kerékpáros turistákról, amelyek megalapozhatnák a tényeken alapuló döntéshozatalt és a kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiájának kidolgozását;
- a potenciális külföldi látogatókkal leggyakrabban a kerékpáros klubok és civil szervezetek kezdeményezik a kapcsolatfelvételt és az információcserét;
- az utazási irodák kínálatában nem szerepelnek állandó kerékpáros turisztikai csomagok.

A közösségi közlekedési eszközökön jelenleg a Szabadka–Szeged, valamint a Szabadka–Újvidék–Belgrád vasútvonalakon lehetséges a biztonságos kerékpárszállítás, és a közeljövőben várhatóan a Szabadka–Budapest vasútvonalon is lehetőség nyílik kerékpárok szállítására. Ezek korszerű, nagy sebességű vasútvonalak, amelyeken mindkét irányban naponta több járat **közlekedik**.

A kisértség kerékpáros turizmusának fejlesztése szempontjából kiemelkedő jelentőségű az EuroVelo kerékpárút-hálózat. Az Európán áthaladó EuroVelo útvonalakat kifejezetten a kerékpáros turisták igényeinek megfelelően alakították ki. Az egyes útvonalak mentén számos kerékpárút már elkészült, míg más

szakaszok jelenleg is építés alatt állnak. Vajdaságon az EuroVelo 6, az EuroVelo 11 és az EuroVelo 13 útvonal halad keresztül. E három útvonal Belgrád térségében találkozik. Az EuroVelo 11 és az EuroVelo 13 Horgosnál keresztezi egymást, míg az EuroVelo 6 és az EuroVelo 13 a Felső-Duna-vidéken, Zombor közelében kapcsolódik össze. Az EuroVelo 6 a Duna mentén folytatódik Belgrád felé, ahol ismét találkozik a másik két útvonallal, majd mindhárom saját irányában halad tovább. A projekt tárgyát képező kistérség szempontjából elsősorban az EuroVelo 11 és az EuroVelo 13 bír kiemelt jelentőséggel.

Az EuroVelo 11 (Kelet-európai útvonal) Norvégia legészakibb pontját köti össze Athénnal, 11 európai ország keresztül haladva. Teljes hossza mintegy 6.550 km.

Az EuroVelo 13 (Vasfüggöny-útvonal – *Iron Curtain Trail*) a hidegháború időszakában egymással szemben álló politikai blokkok egykori határvonalát követi. Közel 9.950 km hosszú, húsz országot érint, és mivel államhatárok mentén vezet, számos alkalommal lépi át az országhatárokat.

Az EuroVelo 11 a Tisza folyását követve lép be Szerbiába, majd Törökbecse, Nagybecskerek és Pancsova érintésével Szendrőnél átkel a Dunán, és Dél-Szerbia felé folytatódik. A Nagy-Morava völgyét követve áthalad Jagodinán, majd Niš, Leskovac és Vranje érintésével éri el Észak-Macedónia határát.

Az EuroVelo 13 Szerbia, Magyarország és Horvátország hármashatáránál lép be Szerbiába, ezt követően a magyar és a román államhatár mentén halad, többször átlépve a két ország között, miközben érinti Nagykikindát és Versecet. A Đerdap-szoros (Vaskapu) előtt szerb és román nyomvonalra válik szét, majd Negotinnál ismét egyesül, és Kelet-Szerbián keresztül Zajecar, Knjaževac és Pirot érintésével, Dimitrovg-rad közelében lép át Bulgáriába.



15. ábra – Kerékpárutak térképe - Forrás: www.eurovelo.com

Az EuroVelo 11 és az EuroVelo 13 szerbiai nyomvonala egy rövid szakaszon, a Szerbiába történő újbóli belépési ponttól egészen Törökkanizsáig közös útvonalon halad. Az EuroVelo 13 hosszabb szerbiai szakasza Szabadka közvetlen közelében, a Szabadkai Homokpuszta Kiemelkedő Természeti Értékű Táj térségében lép be az országba. Az útvonal a Palicsi Természetvédelmi Park, a Ludasi-tó Különleges Természetvédelmi Terület, valamint a Szelevényi-puszták Különleges Természetvédelmi Terület közelében halad el, majd ismét Magyarországra lép át. Az útvonalhoz egy lehetséges kitérő kapcsolódhatna a Horgos melletti Kamara-erdő Természetvédelmi Park irányába. Miután ismét belép Szerbiába, az útvonal Törökkanizsa közelében a Tűzok-legelők Különleges Természetvédelmi Terület mellett vezet tovább.

Az EuroVelo 11 és EuroVelo 13 útvonalakhoz kapcsolódóan számos helyi kerékpáros túraútvonal létezik, kiépített kerékpárutakkal és aszfaltozott közutakkal, de vannak homokos és földutak is, a terepkerékpározás kedvelői számára.

Az Eco Velo Tour projekt keretében, amely a Duna Régió Program támogatásával valósult meg, három tematikus kerékpáros útvonal jött létre: a Homok útja, a Víz útja és a Bánsági kalandtúra. Ezek az útvonalak elsősorban a védett természeti területekre épülnek, és a természetkedvelők, a madármegfigyelők, valamint a biológiai sokféleség és a fotósafari iránt érdeklődő látogatók számára kínálnak különleges élményeket. A hangsúly a térség egyedülálló természeti értékeinek és ökológiai ritkaságainak bemutatásán van. A projekt részeként a Ludasi-tó déli részén természetes anyagok felhasználásával kerékpáros pihenőhely és madármegfigyelő állomás épült, amely megfelelő kényelmi szolgáltatásokat és a látogatók igényeit kielégítő kiegészítő infrastruktúrát is biztosít.

Az útvonalak hossza miatt a kerékpáros turisták gyakran veszik igénybe a közösségi közlekedést, amikor távolabbi úti célokat kívánnak felkeresni. A korszerű regionális vasúti közlekedésben ma már lehetőség van a kerékpárok biztonságos szállítására az utasokkal együtt, ami számottevő előrelépést jelent a kerékpáros turizmus szempontjából.

Az autóbuszos közlekedés esetében a kerékpárszállítás lehetősége továbbra is az adott közlekedési szolgáltatató gyakorlatától, illetve a csomagtér kapacitásától függ. E korlátozások miatt a hosszabb EuroVelo-túrákra induló kerékpáros turisták gyakran lakóautóval szállítják saját kerékpárjaikat, amelyeket az egyes úti célok helyi bejárására használnak, vagy a célállomáson bérelnek kerékpárt a környék felfedezéséhez.

2.2.3. A kerékpáros turizmus célcsoportjai, a célcsoportok jellemzői, a kerékpáros turisták sajátos igényei, az érintettek, a kerékpáros turisztikai piac fejlődése és sajátosságai

A kerékpáros turizmus célcsoportjai elsősorban az általuk előnyben részesített terep, illetve az ahhoz igazodó kerékpártípus alapján csoportosíthatók:

- cross-country kerékpárosok, akik hegyikerékpárt használnak egyenetlen terepen;
- országúti kerékpárosok, akik országúti, illetve klasszikus (vintage) kerékpárral közlekednek burkolt utakon;
- túrakerékpárosok, akik trekking kerékpárt használnak;
- a hegyi lejtőzés (downhill) kedvelői, akik speciálisan erre a célra kialakított kerékpárokat használnak.

Az átlagos kerékpáros turista sajátos igényekkel és elvárásokkal rendelkezik. A célcsoport főbb jellemzői a következők:

- többnyire a felső középosztályhoz tartoznak, jól képzettek és környezettudatosak; elsősorban az EU-ból és az északi országokból érkeznek, ahol a kerékpáros turizmus már fejlett, és kialakult kerékpáros kultúrával rendelkezik; szívesen kapcsolják össze kerékpáros útjukat a turizmus más formáival, például az ökoturizmussal, gasztro- és borturizmussal, illetve a rendezvényturizmussal;
- a középkorú férfiak leggyakrabban tematikus túrákon vesznek részt, és sajátos érdeklődési körük miatt elsősorban körút jellegű útvonalakat részesítik előnyben;
- amennyiben az utazás célja egy tágabb térség bejárása, útközbéli megállókkal, a férfi és női kerékpáros turisták aránya közel azonos;
- a rövidebb útvonalakat elsősorban középkorú, családos kerékpárosok választják, gyakran baráti társaságok, amelyek tagjai gyermekeikkel együtt vesznek részt a túrán;
- a hosszabb túrákra többnyire fiatal felnőtt férfiak indulnak egyénileg, csoportosan vagy kerékpáros klubok tagjaiként;
- napi költségük meghaladja az átlagos turistákét, elsősorban minőségi élelmiszerekre és kisebb, könnyen szállítható termékekre költenek;
- szívesen felkeresik az útvonal mentén található kerékpáros szaküzleteket;
- nyitottak a helyi kultúra iránt, különösen nagyra értékelik a természeti tájat.

A határon átnyúló kerékpáros útvonalak szempontjából kiemelten fontos célcsoportot jelentenek a határ mentén élő lakosok: a fiatalok; a gyermekes családok; a jó fizikai állapotban lévő idősebb korosztály, amely rendszeresen kerékpározik; a középkorúak, akik rekreációs céllal vállalkoznak hosszabb túrákra és a tágabb régióból érkező kerékpárosok, akik új útvonalakat és élményeket szeretnének felfedezni.

Fontos feladat, hogy a határon átnyúló útvonalak minél több külföldi, úgynevezett **LOHAS** (Lifestyles of Health and Sustainability) szemléletű turistát vonzzanak. E turisták jellemzői:

- magasan képzettek és környezettudatosak; előnyben részesítik az egészséges étkezést, valamint wellness-szolgáltatásokat (spa, uszoda) kínáló kisebb szállodákat és üdülőhelyeket;
- kiemelten fontos számukra, hogy kerékpárjukat és felszerelésüket biztonságos, zárt helyen tárolhassák;
- olyan kerékpáros útvonalakat választanak, amelyek a lehető legkisebb környezeti terheléssel járnak;
- szívesen látogatják a természeti és kulturális látnivalókat;
- nyitottak a helyi kultúra iránt, és keresik a kapcsolatot a helyi lakossággal;
- utazásaikat interneten keresztül tervezik és foglalják le;
- kerülik a tömegturisztikai célpontokat, inkább kevésbé ismert, felfedezetlen desztinációkat keresnek;
- magas színvonalú szolgáltatásokat várnak el, valamint fontos számukra, hogy szükség esetén gyorsan elérhető legyen kerékpárszerviz, orvosi ellátás vagy rendőrségi segítség;
- tapasztalt, jó anyagi helyzetű turisták, akik kiemelt figyelmet fordítanak a szolgáltatások ár-érték arányára;
- átlagon felüli összeget költenek az úti célon, mivel csak a legszükségesebb felszerelést viszik magukkal, a többit helyben szerzik be.

A kerékpáros útvonalak mentén működő szolgáltatók és egyéb érintettek feladata, hogy minden tekintetben kerékpárosbarát környezetet és szolgáltatásokat alakítsanak ki. Ez magában foglalja a megfelelő tájékoztató jelzéseket, a kerékpártárolókat, az alapvető javítási lehetőségeket, a fontos információk biztosítását, a kerékpárosok igényeihez igazodó étel- és italkínálatot, valamint a kényelmes, egyszerű, de

nem luxuskategóriájú szálláshelyeket. Emellett biztosítani kell a kerékpárok és felszerelés tisztításának, szárításának, valamint biztonságos tárolásának lehetőségét.

A kerékpáros turisták közé tartoznak azok is, akik egy adott úti célra más közlekedési eszközzel érkeznek, és ott bérelnek kerékpárt a környék felfedezéséhez. Ezért fontos, hogy a kerékpárosbarát szálláshelyek kerékpárkölcsönzési lehetőséget is biztosítsanak, vagy tájékoztassák vendégeiket a legközelebbi kerékpárkölcsönző állomásról.

A kerékpáros turizmus a XIX. század végén, Nyugat-Európában kezdett kialakulni. Az első jelentős hosszú távú kerékpáros útvonal a Párizs–Brest–Párizs túra volt, amelynek emlékére alkották meg a ma is ismert Paris–Brest desszetet, amely napjainkban is a párizsi cukrászdák egyik kedvelt specialitása. Becslések szerint Európában több mint 60 millió aktív kerékpáros turista van, így a kerékpáros turizmus az idegenforgalom egyik legdinamikusabban fejlődő ágazata, amely a jövőben várhatóan tovább bővül. Az európai kerékpáros turisztikai piac éves értéke mintegy 44 milliárd euró, ami meghaladja a tengeri hajóutak (cruise turizmus) értékét. Mindez tovább növeli a kistérségeket összekötő határon átnyúló kerékpáros útvonalak jelentőségét, amelyek megfelelő kínálattal sikeresen bekapcsolódhatnak a nemzetközi kerékpáros turisztikai piacba.

2.2.4. Mit láthatnak és élhetnek át a kerékpáros turisták a kistérségben?

A projekt tárgyát képező kistérség rendkívül változatos táji adottságokkal rendelkezik: a sztyepp-erdő mozaikos tájtól és a homokvidékektől kezdve egészen a védett természeti területekig, amelyek egy része a szerb–magyar államhatár mindkét oldalára kiterjed. A térség különleges vonzerejét a védett növény- és állatfajok sokasága adja, így például a palicsi sirály, a mocsári teknős, a számos madárfaj, valamint a sztyeppi lepkefauna. A növényvilágot többek között cserjefajok, orchideák, zuzmók, jellegzetes pusztai fűvek, réti virágok, nőszirmfélék, vízkedvelő és endemikus növényfajok gazdagítják. A legszebb rétek a Szelevényi-erdőben, a Jasenovaci-erdőben, a Deszkás-erdőben, valamint a környező homokdűnéken találhatók. A homokos, füves és erdős tájakon áthaladó kerékpáros turistát különösen ősszel színek gazdag kavalkádja, nyugalom és csend fogadja. Tavasszal az akác, a nyár, a kocsányos tölgy és a cserjés növényzet virágzása különleges illatélményt nyújt, míg az erdők humuszának jellegzetes illata a kerékpárúton haladva is érzékelhető a természetvédelmi területek mentén. A kerékpáros bármikor megállhat, fényképezhet, gyönyörködhet a tájban, és átélheti azt az érzést, mintha megállt volna az idő. A kerékpáros turisták többsége természetkedvelő, akik szívesen pihennek a fűvön, a felmelegedett homokon, a fák árnyékában vagy a vízparton. Ezért ajánlott olyan információs táblák elhelyezése, amelyek a jellegzetes növény- és állatfajokat képekkel és rövid ismertetőkkal mutatják be az útvonal mentén.

A kerékpáros turisták élvezettel fedezik fel a szőlőültetvényekkel, gyümölcsösökkel tarkított tájat, és szívesen látogatnak el egy-egy jellegzetes tanyára vagy virágkertészetbe.

Az útvonalakat kísérő vízfelületek felfrissítik az utazókat, a kistérség természeti értékei mellett pedig a helyi legendák és anekdoták tovább gazdagítják a látogatók élményeit. A Ludasi-tóhoz például misztikus történetek kapcsolódnak: a tó fölött gomolygó ködben feltűnő természetfeletti jelenségekről szóló mondák, Rózsa Sándor feltételezett rejtékhelyének története, valamint azok az elbeszélések, amelyek szerint a lakosság a török támadások idején a mocsári nádasban talált menedéket.

A városi és falusi építészeti együttesek nemcsak kiemelkedő tárgyi, hanem jelentős szellemi kulturális örökséget is őriznek. A történelmi eseményekhez, személyekhez, helyi történetekhez és anekdotákhoz kapcsolódó ismeretek tovább gazdagítják a kerékpáros turisták élményeit. A határ mindkét oldalán élő lakosságot rokoni, baráti és családi kapcsolatok, valamint közös történelmi gyökerek fűzik ehhez a térséghez, ezért különösen érdeklődnek a közös múlt iránt. Amennyiben a kerékpáros útvonalakat ilyen jellegű tartalmakkal egészítik ki, az utazási élmény még teljesebbé válik.

A kerékpáros útvonalak mentén megtekinthető főbb építészeti értékek:

- szecessziós épületek Szabadka belvárosában és Palicson, és a palicsi villák;
- a klasszicizmus, a neoreneszánsz, az art deco és a nemzetközi modernizmus építészeti emlékei Szabadkán és Palicson;
- a Ludasi-sor archaikus falusi lakóházai;
- a város peremterületein, valamint az útvonalak mentén fekvő településeken található hagyományos pannon parasztházak.

Összegzés: A kistérség kiemelkedő természeti adottságokkal, változatos tájképi értékekkel, időtálló építészeti örökséggel és jelentős vízi természeti erőforrásokkal rendelkezik, amelyek együttesen gazdagítják a kerékpáros turisták élményeit. Ezek az értékek csodálatot, a szépség, a nyugalom és a lelassult életérzés megtapasztalását, váratlan élményeket, felidézett emlékeket, új ismereteket és a tartalmasan eltöltött idő örömét nyújtják a látogatóknak.

A kerékpáros turisták a térség megismerését követően gyakran saját igényeik és érdeklődésük szerint alakítják ki útvonalait. Ennek leggyakoribb formái:

- lineáris útvonalak A-ból B pontba, amelyek a célállomáson valamilyen turisztikai programot kínálnak;
- körutak, amelyek ugyanazon a helyen kezdődnek és végződnek;
- vidéki útvonalak, ahol a napi megtett távolság általában nem haladja meg az 50 kilométert, jellemzően folyók mentén, sík terepen;
- rövid városi kerékpáros útvonalak különböző településeken;
- védett természeti területeken vezető útvonalak;
- tájképi útvonalak, amelyek a városok peremén vagy a települések között haladnak.

A projekt keretében kialakítandó ajánlott helyi útvonalak és azok alternatívái e tervezési elveket követik majd.

2.2.5. Új helyi kerékpáros útvonalak kialakítása, térképek

A kistérség kiterjedt kerékpárút-hálózattal, valamint több, a természeti tájakra, tájképi értékekre és az ökológiai adottságokra épülő kerékpáros túraútvonallal rendelkezik. A projekt keretében olyan útvonalak kerülnek kialakításra, amelyek egységes rendszerbe foglalják a már meglévő túrákat, összehangolják a térség turisztikai kínálatát, és négy új alapútvonalat hoznak létre több alternatív nyomvonallal. Az útvonalak kialakítása első-sorban a már meglévő, illetve a projekt keretében kiépülő kerékpárutakra, valamint a burkolt közutakra épül.

A helyi útvonalak tervezésének fő szempontjai a következők:

- a már meglévő kerékpárutak, valamint az OPTI-BIKE 3 projekt keretében épülő új szakaszok hasznosítása
- az aszfaltozott közutak bevonása az útvonalhálózatba
- az alapútvonalak összekapcsolhatóságának és részleges átfedésének biztosítása, lehetővé téve különféle tematikus útvonalak és alternatív túraváltozatok kialakítását, például a már meglévő bor- és gasztronómiai útvonal integrálását
- a kerékpáros turisták számára vonzó, összetett turisztikai élmény kialakítása
- hogy a kerékpáros turisták saját igényeik szerint alakíthassák útvonalukat, szabadon válthassanak az ajánlott alapútvonalak között, ezáltal fokozva a felfedezés és a kaland élményét

- az új útvonalak zökkenőmentes integrálása a már meglévő kerékpáros útvonalhálózatba
- az útvonalhálózat további bővítésének és új útvonalak kialakításának lehetősége.

Az alapútvonalak:

2.2.5.1. TÚRA: ÉPÍTÉSZETI ÉS TÖRTÉNELMI ÚTVONAL – A BELVÁROS ÉS PALICS

Az építészeti és történelmi örökség útvonala a Városházától, mint központi kiindulóponttól indul, és elsősorban Szabadka szecessziós épületeit mutatja be.

1. útvonal – A belváros építészeti stílusai

A **Városháza** a magyar szecesszió egyik remekműve. Díszítését stilizált virágmotívumok, Zsolnay-kerámiából készült virágornamentika, valamint kovácsoltvas elemek gazdagítják. Az épület Szabadka jelképe és központi építészeti látványossága. A Városháza 1908. és 1912. között épült Komor Marcell és Jakab Dezső tervei alapján. A 45 méter magas kilátótoronyból kiváló panoráma nyílik a városra és környékére. Az épület belső tereit a magyar népművészet motívumai ihlették. A díszteremben Róth Miksa üvegfestő és Nagy Sándor festőművész kiemelkedő értékű ólomüveg ablakai láthatók. A Városháza belső kialakítása, különösen a főbejárat, önmagában is különleges élményt nyújt. Az épület négy belső udvarra tagolódik, négy bejáratral.

A Városháza megtekintése után a kerékpáros turisták a Korzó mentén folytathatják útjukat, majd megtekinthetik a Raichle-palotát, valamint a vasútállomás előtti Raichle Ferenc parkban álló villákat. Innen a Đuro Đaković utcán, majd a Corvin Mátyás utcán haladnak tovább, ahol betekintést nyerhetnek a régi mesterségek hangulatát idéző kis utcába, ezt követően pedig a Szabadegyetem épülete mellett vezet az út.

Az útvonal ezután a zsinagógához, a Városi Múzeumhoz, majd a Dimitrije Tucović utcán keresztül a gimnázium épületéhez vezet. A turisták megtekinthetik Kosztolányi Dezső szobrát, valamint Csáth Géza szülőházát. Innen a Fasizmus áldozatainak terén álló emlékmű, majd az Avillai Szent Teréz-székesegyház következik. Az útvonal a Matko Vuković utca palotái mellett halad tovább a Strossmayer utcába, ahol a Zeneiskola klasszicista stílusú épülete található. A parkon keresztül a Városi Könyvtárhoz érkezik, majd a túra a kerékpárúton folytatódik Palics felé.

A **Korzó** mentén számos kiemelkedő építészeti érték található.

Korzó 1. – Az egykori városi főügyész, ifj. Vojnits Máté bérpalotája neogótikus stílusban épült. Az 1893-ban Jedlicska János tervei alapján készült épület középső átriuma és két felvonója korának kimagasló műszaki megoldásai közé tartozott. A háromszögű oromzaton a Vojnits család címere látható. Az épület védett kulturális emlék.

Korzó 2. – A **Népszínház** homlokzatát hat monumentális korinthuszi oszlop uralja. Az épület 1845. és 1853. között épült Skultéty János tervei alapján. A Korzóra néző szárny eredetileg szállodaként működött. Raichle Ferenc 1904. és 1907. között átalakította az épületet, ekkor került rá a Városi Színház felirat. A színház a korabeli, még burkolatlan és kivilágítatlan utcák fölé magasodva a város kulturális fejlődésének jelképe lett. A nézőtér 1915-ben tűzvészben elpusztult, majd 1926-ban újjáépítették. Az épület átfogó rekonstrukciója 2006-ban kezdődött, míg 1991. óta kiemelt jelentőségű műemléknek számít.

Korzó 3. – Az egykori **Arany Bárány Szálló**, amely ma a Hadseregotthon épülete, 1854-ben épült ismeretlen tervező munkájaként, müncheni szecessziós stílusjegyekkel. Az épület vendéglátó részét 1886-ban Koczka Géza tervei alapján alakították át, majd később Macskovics Titusz szabadkai építész újította fel, ekkor nyerte el ma is ismert arculatát. Homlokzatát három szecessziós árkádsor díszíti. Az épületet 1986-ban nyilvánították kiemelt jelentőségű műemlékké.

Korzó 4. – Az épület eredetileg a **Szabadkai Kereskedelmi Bank** székházának épült Komor Marcell és Jakab Dezső tervei alapján. A magyar szecesszió egyik kiemelkedő alkotása, amelyet nőalakokat, tulipánokat, szíveket és magyar népi hímzésmotívumokat ábrázoló díszítések ékesítenek. Az épületnek van egy belső udvara; földszintjén üzletek és bank működött, emeletén lakásokat alakítottak ki. 1986. óta kiemelt jelentőségű műemlék.

Korzó 5. – A gimnáziumi tanár, Poljakovits Alajos bérpalotája neoreneszánsz stílusban épült Tóth Mihály tervei alapján. Az épületet 1894-ben Vojnits Sándor vásárolta meg és felújította. 1911-től a Délvidéki Gazdasági Bank tulajdonába került, amely ismét átalakította Komor Marcell és Jakab Dezső tervei szerint. Homlokzatán a reneszánsz, a klasszicizmus és a bécsi szecesszió díszítőelemei ötvöződnek. Az épület a második világháború során megsérült, majd 1976-ban Goran Martinović tervei alapján helyreállították. 1986-ban nyilvánították műemlékké.

Korzó 6. – Dimitrijević János ügyvéd bérpalotája. Az 1881. körül épült neoreneszánsz palota finom filigrándíszítéseivel oldja a homlokzat szigorú vonalvezetését. A díszítőelemek Macskovics Titusz építész munkásságára jellemzők, aki merészen túllépett a kor építészetének merev szabályain. Az épület. 1986 óta műemlék.

Korzó 7. – A Szabadkai Építőipari Vállalat ikerpalotái. Az 1912-ben épült két, eredetileg teljesen azonos lakó- és üzletház belső udvarral rendelkezik. A lakosság körében „ikreként” ismertek. Az épületegyüttes korszakalkotó megoldásnak számított, mivel a nemzetközi modernizmus egyik korai példája volt, letisztult formavilággal és egyszerű vonalvezetéssel. A nagyméretű ablakfelületek és a homlokzati pillérek elegáns megjelenést kölcsönöznek az épületeknek. A XX. század végén az egyik épületet az eredeti terveknek megfelelően ráépítéssel bővítették Sziklai Zsigmond tervei alapján, míg a másik alacsonyabb maradt, így az „ikrek” elnevezés fokozatosan elvesztette jelentőségét. Az épületeket 1985-ben nyilvánították műemlékké.

Korzó 8. – Manojlovits Szánkó bérpalotája. A neoreneszánsz stílusú, visszafogott díszítésű palota 1881-ben épült Macskovics Titusz tervei alapján. Homlokzatának legjobb elemei a két nőalakot ábrázoló timpanondísz, valamint a különleges tetőszerkezet. Az építész kreativitását jól tükrözi a funkcionális kialakítás: a földszinten üzletek, az emeleten lakások kaptak helyet. Az épületet reprezentatív bejárata és gazdagon festett, színpompás lépcsőháza is kiemeli a Korzó épületei közül. A palota kiemelt jelentőségű műemlék.

Korzó 9. – Halbrohr Adolf neoreneszánsz stílusú bérpalotája Koczka Géza tervei alapján épült. A homlokzat szimmetriáját a kocsibehajtóval és személybejáróval kialakított kapuzat töri meg, amelyet finom gipszstukkó-díszítés ékesít. Az épületet 1986-ban nyilvánították műemlékké.

Korzó 10. – A Nemzeti Szálló 1882-ben épült neoreneszánsz és klasszicista stílusban Koczka Géza tervei alapján. Az épület legfőbb díszai a harmonikus homlokzatba illeszkedő elegáns ablakok. A szállodát a nagybirtokos Halbrohr Mór finanszírozta, harmadik szállodájaként. A földszinten kávéház működött, míg az emeleten vendégszobákat alakítottak ki. A szimmetrikus homlokzat eleganciát és előkelőséget sugárzott. 1895-ben a fiatal Raichle Ferenc korszerűsítette a belső tereket. Az épületet 1986-ban műemlékké nyilvánították.

Korzó 11. – A Dominus Simon részére épült bérpalota Macskovics Titusz tervei alapján, neobarokk stílusban készült. A kisebb méretű épület központi kapuja fölött erkély húzódik, homlokzatát nyitott kagylómotívumok és holdszimbólumok díszítik. Az épület kiegyensúlyozott, szimmetrikus kialakítású. 1986-ban műemlékké nyilvánították.

Korzó 12. – A Manojlovits György ügyvéd családja számára épült lakóház 1881-ben készült Macskovics Titusz tervei alapján, neoreneszánsz stílusban. A homlokzat harmonikus megjelenését a tömegek kiegyensúlyozott kompozíciója adja. Az épületet visszafogott elegancia és egyszerűség jellemzi, amelyet a kor újdonságának számító kovácsoltvas korlátok tesznek különlegessé. Az épületet 1991-ben kiemelt jelentőségű műemlékké nyilvánították.

Korzó 13. – A Belgrád Áruház azon a telken épült, ahol korábban az 1873-ban létesített gőzmalom állt egészen 1971-es lebontásáig. Az áruház Kolozsi László és Ludasi Dezső tervei alapján készült el 1987-ben. Homlokzata a Korzó történeti épületeinek stílusát idézi, miközben méreteivel és funkcionális kialakításával is alkalmazkodik a környezetéhez. Ennek köszönhetően a korszerű, tömörszerű épület harmonikusan illeszkedik a történeti utcaképhez. Az épületben 2017. óta a Raffles City áruház működik.

Korzó 15. – A Prokes Mihály részére épült bérpalota 1888-ban készült Koczka Géza tervei alapján, neoreneszánsz stílusban. A kétemeletes épület harmonikus, ugyanakkor visszafogott homlokzati kialakításával tűnik ki. Az első emeleten négy- és ötszobás lakásokat alakítottak ki, amelyek a korszakban kifejezetten magas komfortfokozatúnak számítottak, míg a második emeleten kétszobás lakások kaptak helyet. Az épületben működött Koczka Géza építész műterme is, később pedig – az 1980-as években – itt élt a híres világutazó, földrajzkutató és író, Székely Tibor.

A Korzó végére érve feltűnik az 1936-ban art deco stílusban épült **Sokol otthon**, a maga idejében a legnagyobb sportközpont. Az épületben ma a Gyermekszínház működik, az egykori Bábszínház jogutódja. A nagy sportcsarnokot később mozivá alakították át, majd ide költözött a Népszínház. A Sokol otthon terveit mérnökökből és építészekből álló alkotócsoporthoz készítette, melynek tagjai Konstantin Kosta Petrović, Oton Tomanić, De Negri Ferenc, Baltazar Dulić és Velja Stefanović voltak, Savo Rajković festőművész pedig egy háromrészes falfestményt készített az előcsarnokba, ami ma is megvan, de jelenleg festékréteg fedi.

A Đuro Đaković utcában, a Prokes-palota mögött, a Raichle Ferenc park 5. címen található a **Raichle-palota**, a magyar szecesszió kiemelkedő alkotása. Az építész saját családi otthonának szánta az épületet, amelyet az építészettörténészek és művészettörténészek életművének csúcspontjaként tartanak számon. A legnagyobb figyelmet a központi homlokzatrész és a reprezentatív bejárati portál vonzza, amelyet pécsi Zsolnay-kerámia és muránói üvegdíszek ékesítenek. Az épületben ma a **Kortárs Képzőművészeti Galéria** működik. Udvarán a Boss étterem kerthelyisége kapott helyet, amely hangulatában illeszkedik a palota építészeti környezetéhez.

A Raichle Ferenc park északi oldalán, az egykori Rogina bara mocsár helyén emelkednek a következő jelentős paloták:

- 7. szám – 1892-ben épült Lazar Mamužić polgármester számára. Tervezője Macskovics Titusz. Az L alaprajzú, neoreneszánsz stílusú saroképület egyik legjellegzetesebb eleme a sarokerkély, az úgynevezett kibicfenster. Az épület műemléki védelmet élvez.
- 11. szám – Leović Simeon bérpalotája, amelyet Lechner Ödön és Partos Gyula tervezett 1893-ban szecessziós stílusban. Az első olyan szabadkai épület, amely átmenetet képez a historizmus és a szecesszió között.
- 13. szám – 1898-ban épült Sümegi Ferenc számára, Macskovics Titusz tervei alapján. A neogótikus stílusú, emeletes saroképület üzlethelyiségeinek bejárata a sarokrészen kapott helyet. Teraszát piramis alakú torony fedi, ablakait gazdag növényi ornamentika díszíti. Az épület műemléki védelem alatt áll.

A Đuro Đaković utcán továbbhaladva több figyelemre méltó épület is látható:

- Međanski Sava háza a Đuro Đaković utca 1. alatt, tervezője: Raichle Ferenc, 1903.
- Ungar József bérháza a Đuro Đaković utca 10. alatt, tervezője: Macskovics Titusz, 1910.
- Lendvai Ernő bérháza a Đuro Đaković utca 19. alatt, tervezője: Macskovics Titusz, 1909.

A felsorolt épületek között található a DDOR Biztosító nemzetközi modernista stílusban emelt irodaháza, amely különösen szép homlokzati mozaikjáról ismert.

A következő hangulatos városi szakasz a Corvin utca, amely kávézóival, éttermeivel, valamint a régi mesterségeket bemutató utcájával különleges hangulatot teremt. Itt áll S. Sonndenberg szecessziós palotája (Corvin utca 10.), az ő tulajdonában volt a Đuro Đaković utca 3. szám alatti palota is.

A Corvin utcából az út a **Szabadegyetem** épületéhez vezet, amely a nemzetközi modernizmus stílusában épült. Az intézmény a Palicsi Európai Filmfesztivál, valamint a Nemzetközi Gyermekszínházi Fesztivál főszervezője. Az út a ferencesek temploma mellett halad el, majd Szabadka legrégebbi fennmaradt lakóépületéhez, **Sučić Luka házához** vezet (Jovan Nenad cár tér 11.). A barokk stílusú épület **1730-ban épült**.

A tér elhagyása után, még a Dimitrije Tucović utcába fordulás előtt, a következő jelentős épületek láthatók:

- A Magyar Általános Hitelbank palotája (Köztársaság tér 2.) – tervező: Hajós Alfréd, 1911.
- Lončarević-ház (Köztársaság tér 10.) – tervező: Koczka Géza, 1907. Az épület a bécsi szecesszió stílusában épült. Gazdag szecessziós díszítése mellett különösen figyelemre méltó a sarokerkély, amelyet egy nagyméretű kagylómotívum ölel körül.

A Dimitrije Tucović utcában egymást követik a díszes homlokzatú paloták, de közülük is kiemelkednek:

- Az Osztrák–Magyar Bank palotája (Dimitrije Tucović utca 15.). A masszív, emeletes épületet Raichle Ferenc tervezte 1901-ben. Megjelenése biztonságot és stabilitást sugároz. A szecesszió hatása a gazdag díszítőelemekben mutatkozik meg: női arcok, Merkúr-fejek, napraforgók, méhkaptár, kulcs, valamint szfinx alakú kilincs jelenik meg a homlokzaton. Ezek a motívumok a gazdagságot, a biztonságot és a bankbetétek titkosságát szimbolizálták.
- A Szabadkai Zsidó Hitközség székháza 1902-ben épült, a zsinagógával egy időben. A zsidó közösség 1775. óta van jelen Szabadkán.

Az utca végéről már jól láthatók a Tito marsall sugárút felé emelkedő, nemzetközi modernista stílusú lakóépületek, köztük az Antić-tornyok néven ismert toronyházak, a sarkon túl pedig elénk tárul a zsinagóga.

A szabadkai **zsinagóga** a magyar szecesszió egyik legszebb és Európában egyedülálló alkotása. Homlokzatát és belső tereit gazdag növényi ornamentika díszíti: pávatoll-, tulipán-, stilizált rózsza- és liliom motívumok. Színes üveglablakai Róth Miksa budapesti műhelyében készültek, míg a homlokzatot és a tetőzetet a pécsi Zsolnay-gyár kerámiái ékesítik. A belső tér kiváló akusztikájú, kialakítása a bibliai szövegsátrát idézi. Az épület teljes szerkezeti rendszere korát megelőző, innovatív mérnöki megoldásokat alkalmaz. Teljes körű helyreállítása 2018-ban fejeződött be.

A zsinagógával szemben található a **Városi Múzeum**, amely dr. Demeter Miksa egykori családi villájában kapott helyet. Az épület a darmstadti szecesszió stílusában épült. A múzeumot 1892-ben alapították, majd 1948-ban újjászervezték. Gyűjteménye régészeti, néprajzi, természettudományi, képzőművészeti és történeti anyagokat, valamint hagyatékokat őriz. Az intézmény állandó és időszakos kiállításoknak, kulturális rendezvényeknek ad otthont, emellett jelentős tudományos kutatómunkát is végez.

A Jakab és Komor térről jól látható a **gimnázium** historizáló stílusú épülete és a parkban álló Kosztolányi-szobor. Az intézmény a ferencesek által 1747-ben alapított latin nyelvtani iskola jogutódja. A gimnázium kiemelkedő szerepet töltött be a város szellemi életében. Tanulói között volt Kosztolányi Dezső, akinek édesapja, Kosztolányi Árpád hosszú éveken át az iskola igazgatója volt, továbbá Csáth Géza, Dušan Radović író, Stevan Raičković költő, dr. Pavle Ivić nyelvészprofesszor és számos más személyiség, akik munkájukkal jelentősen hozzájárultak Szabadka kulturális és gazdasági fejlődéséhez.

A gimnázium mellett, a Petőfi Sándor utcán – a város egykori főutcáján – haladva elérkezünk Csáth Géza emléktáblájához, amely a ma rendelőintézetként működő épület falán látható. Innét **nyílik** a Fasizmus

áldozatainak tere, monumentális emlékművével, parkjával és az Ávilai Szent Teréz-templommal. A körforgalomtól jobbra található a Nép kör szecessziós stílusú épülete (Kossuth Lajos tér 4.), amely 1871. óta a szabadkai magyarság egyik legfontosabb kulturális központja. Gazdag történelme és sokrétű kulturális tevékenysége révén ma is meghatározó szerepet tölt be a magyar kulturális örökség ápolásában.

A Matko Vuković utcai kerékpárúton továbbhaladva az útvonal gyönyörű paloták mellett, valamint **Szent Rókus**, a város védőszentjének kápolnája mellett vezet vissza a Strossmayer utcába. A pestis elleni oltalmazóként tisztelt Szent Rókus kápolnája 1738-ban épült, és kiemelkedő jelentőségű műemléki védelmet élvez.

A Strossmayer utcában elsősorban klasszicista stílusú bérházak sorakoznak:

- 3. szám – Magyar Imre bérháza, amely 1847-ben épült; ma a **Zeneiskola** működik benne.
- 4. szám – Luka Aradski bérháza, tervezője Macskovics Titusz.
- 7. szám – Pavelka Flórián emeletes lakóháza, 1847-ben épült.
- 8. szám – 1827-ben épült egy 18. századi fogadó helyén. Winkler András számára emelték emeletes vendégfogadóként, hat vendégszobával, étkezővel és táncteremmel. Az épület műemléki védelem alatt áll; kialakításán a barokk és a klasszicizmus stílusjegyei egyaránt felfedezhetők.
- 10. szám – a Zomborcsevits család háza, 1846-ban épült.
- 16. szám – Matskovits Benedek emeletes lakóháza.
- 22. szám – az épületet Macskovics Titusz szabadkai építész tervezte 1909-ben. Ez az utca egyetlen kétemeletes és egyben egyetlen szecessziós épülete. Homlokzata – Macskovics többi szecessziós alkotásához hasonlóan – a bécsi és a darmstadti szecesszió hatását tükrözi, közvetve, a budapesti Vágó testvérek építészetén keresztül.
- Az utca végén áll a **Sárga-ház**, a Magyar Nemzeti Bank egykori Takarékpénztárának épülete, amely 1880. és 1883. között épült, és kiemelkedő jelentőségű műemlék. Macskovics Titusz tervei alapján készült egyemeletes, neoreneszánsz stílusú pénzügyi épületként. Az idők során több funkciót is betöltött, ami különféle átalakításokkal és részleges értékvesztéssel járt – például új bejáratokat nyitottak rajta, amelyeket később ismét lezártak. Az épület a második világháború több tragikus eseményének is helyszíne volt: működött benne különleges rendőrség, katonai parancsnokság, börtön és kórház is. Napjainkban a Magyar Tannyelvű Tanítóképző Karnak ad otthont.

A Strossmayer utcából, a jelentős szabadkai írók mellszobraival díszített park mellett haladva jutunk el a könyvtár és a városi bérpalota épületéhez.

- A **Városi Könyvtár** épülete eredetileg a Nemzeti Kaszinó számára épült 1896-ban, és kiemelkedő jelentőségű műemlék. Tervezője Raichle J. Ferenc volt. A saroképület eklektikus stílusban készült. A Szabadság tér felőli főbejáratot Telcs Ede szobrászművész két Atlasz-alakja díszíti, amelyek az emeleti erkélyt tartják. Az épület főhomlokzatát 2022-ben restaurálták. Különösen impozáns az egykori olvasóterem és az oda vezető reprezentatív lépcsőház. A XIX. és XX. század fordulóján ez a helyiség a szabadkai értelmiség társasági életének egyik központja volt, amely a Nemzeti Kaszinó és a Szabad Líceum keretében működött. Ennek a különleges társasági világnak a hangulatát Kosztolányi Dezső is megörökítette **Pacsirta című regényében**.
- A városi bérpalota a bécsi szecesszió szellemében épült lakóház. Tervezője Vadász Pál, az építkezés 1913-ban fejeződött be.

A könyvtár mellett elhaladva Ivan Sarić emlékművéhez érkezünk. A szoborral szemben található a nemzetközi modernizmus stílusában épült lakóegyüttes, amelyet a helyiek Tokió néven ismernek. Innen a kerékpárút az aluljárón áthaladva egyenesen Palics felé vezet.

1.1. útvonal – A belváros építészeti stílusai



2. útvonal – relaxáló kerékpározás Palicson keresztül, a szecesszió és más építészeti stílusok

A kerékpárút Palics központjába vezet, amelyet már messziről a város jelképének számító, 1910-ben szecessziós stílusban épült **Víztorony** ural. Innen az angolpark sétányán keresztül juthatunk el a tópartig. A Víztorony több funkciót is betöltött: a villamos végállomásaként, a fürdő bejárataként szolgált, egyúttal Palics legismertebb szimbólumává vált. Színvilágát az okkersárga, a világoskék, a zöld és a jellegzetes **palicsi vörös** határozza meg, amelyet kovácsoltvas díszítőelemek és gazdagon faragott faszerkezetek egészítenek ki. Duranci Béla művészettörténész szerint az épület díszes kapuinak ihletői a kalotaszegi népművészet gazdagon faragott kapui voltak.

Az angolpark sétányán továbbhaladva, jobbra, az erdősávon átvezető ösvényen érhető el a Nyári Színpad, amely 1950-ben épült Dulić Baltazar tervei alapján. Az amfiteátrumszerű létesítmény kiváló akusztikájának köszönhetően számos nyári kulturális rendezvénynek ad otthont, köztük a Palicsi Európai Filmfesztiválnak. A Nyári Színpad mögött található a **Palics 1878. Teniszkлуб** pályái. A tenisz 1878 óta van jelen Palicson, a klub napjainkban is számos hazai és nemzetközi verseny helyszíne. Az öltözőépület és a hozzá kapcsolódó terasz szintén szecessziós stílusban készült.

Ha a kerékpáros a Víztoronytól tovább halad az 1840-ben kialakított angolparkon keresztül, a Vigadóhoz, majd az Emlékkúthoz érkezik.

A **Vigadó** Palics egyik legismertebb szecessziós épülete, amely 1912-ben épült Komor Marcell és Jakab Dezső tervei alapján. Az emeleti parkettás bálterem egykor fedett tenispályaként és bálteremként is szolgált, napjainkban pedig konferenciaközpontként működik. Az épületet gazdag növényi ornamentika díszíti, amelyben ismét meghatározó szerepet kap a jellegzetes palicsi vörös szín. A földszinten eredetileg étterem és cukrászda működött.

A Vigadóval szemben áll a szintén szecessziós stílusú **Zenepavilon**, amely ugyanebben az időszakban épült, és ma is szabadtéri promenádkoncertek helyszíne. Közvetlen közelében található az **Emlékkút**. A palicsi szecessziós épületek 1912-es átadásakor az eredeti kőburkolaton Kosztolányi Dezső verseinek sorai voltak olvashatók, amelyeket később Palics történetét ismertető feliratok váltottak fel.

Nyugat felé, a tóparti sétányon, a barokk park mellett haladva rövidesen elérjük a **Női strandot**, amely a palicsi szecessziós építészet egyik legszebb alkotása. Az épületegyüttes öltözőkabinokból, mólóból és kávézóból áll, ahonnan zavartalan kilátás nyílik a tóra. Az épületen itt is megjelenik a gazdag növényi ornamentika és a palicsi vörös szín.

A tópart mentén továbbhaladva nyugati irányban a következő látnivalók sorakoznak: Lujza-villa, Bagolyvár, Vermes Mihály emlékműve, a régi aszfaltos kerékpárút megmaradt szakasza, a Halászcserda (szecessziós stílust idéző épület), valamint a vitorlázóklub. Innen a kiépített kerékpárút a tó partján, a horgászles, a tanyák és a kertekkel övezett családi házak mellett vezet tovább a Palicsi-tó harmadik szektorának töltéséig.

A **Lujza-villát** Vermes Lajos építtette édesanyja számára a kor divatos svájci villastílusában, a Palicsi Játékok megalapításának alkalmából. Az épület Zsolnay-kerámia tetőcserepekkel, gazdag faépítészeti elemekkel és két terasszal készült. Egykor itt húzódott a kerékpárpálya, valamint a sportlétesítmények lelátói, tornapavilonjai és vendéglője. Napjainkban a villa luxus szálláshelyként működik.

A **Bagolyvár** 1892-ben épült Vermes Lajos sportközpontjának részeként. Vermes Lajos kiváló sportoló volt, aki 1880-ban megalapította a Palicsi Olimpiát. Az épület a kor divatos svájci villastílusát követi, bőséges faépítészeti megoldásokkal és Zsolnay-kerámia tetőfedéssel. Egykor a sportolók öltözőjeként és a versenybírók helyiségeként szolgált.

A **Vermes Mihály parkban álló emlékmű** Vermes Mihály előtt tiszteleg, aki sokoldalú személyiségként 1880. és 1914. között az olimpiai eszmét követő sportjátékokat szervezett Palicson.

A Lujza-villát megkerülve, a palicsi villák között haladva érkezünk meg az **állatkerthez**, amelyet 1949-ben alapítottak, és ma Palics egyik legkedveltebb turisztikai látványossága.

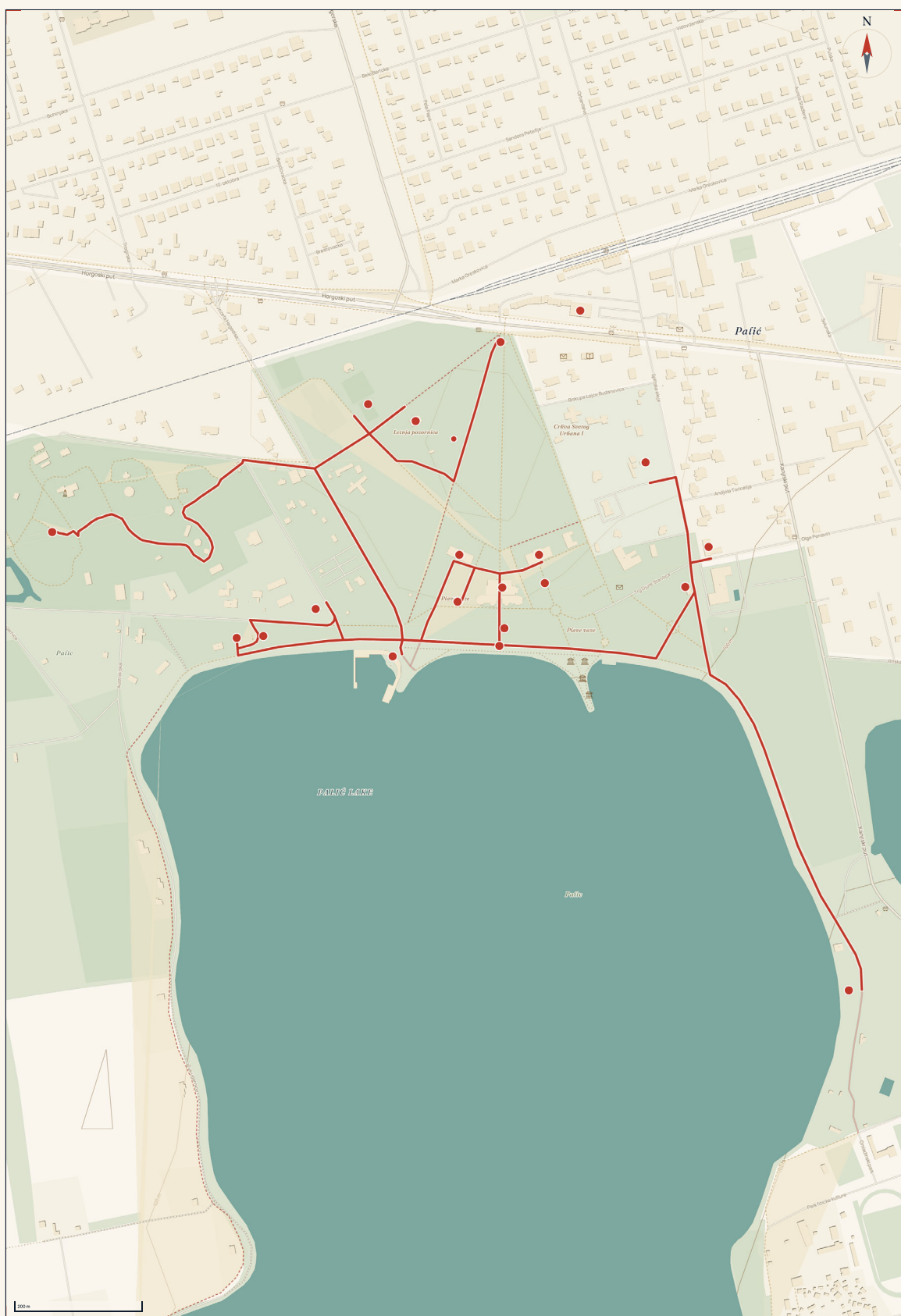
A palicsi tóparti sétányon kelet felé haladva, a barokk park területén számos további nevezetesség látható:

- A Park Hotel 1860-ban épült klasszicista stílusban, amikor Palics már országosan ismert fürdőhely volt; az épület műemléki védeltséget élvez.
- Jezero Szálló (Hotel Jezero depandance), amely szintén klasszicista stílusú.
- Két különleges, **kék Zsolnay-váza**, amelyek a Víziistent ábrázolják. A vázákat a Zsolnay-gyár tulajdonosa, Zsolnay Miklós ajándékozta 1910-ben, és a két szálloda előtt állnak.
- Kőből készült szökőkút.
- Szobrok és emlékművek.
- Az egykori villamos végállomásának épülete, amely 1897-ben épült és ma turisztikai információs központként működik.
- Az Abbázia épülete, amely 1925-ben épült. Eredetileg étteremként működött, később Palics első mozijának adott otthont, ma ismét moziként üzemel. Az épület a palicsi park törvényileg védett építészeti együttesének része.
- A Spliti fasor villái, amelyek a svájci villastílust követik, valamint a Víztorony környékén álló egykori magánvillák, amelyeket a XIX. század végének és a XX. század elejének sikeres szabadkai polgárai építtettek. Ezekben ma könyvtár, posta és gyógyszertár működik.

A séta a Férfi strandon zárulhat, ahol a tóba nyúló mólók, a Halászcserda, valamint a kávézók és éttermek várják a látogatókat a homokos partszakasz teljes hosszában.

A Víztoronnyal szemben parkoló, üzletközpont és áruház található, amelyek a nemzetközi modernizmus stílusában épültek De Negri Károly tervei alapján.

1.2. útvonal – relaxáló kerékpározás Palicson keresztül



2.2.5.2. TÚRA: A NAPLEMENTE NYOMÁBAN – TÁJÉLMÉNY

Kosztolányi Dezső: Vers Csáth Gézának

*Most a palicsi tó úgy fénylik, mint az ólom,
és a beléndeken s a vad farkasbogyókon
alszik a fény.*

Azoknak a kerékpáros turistáknak, akik a természet nyugalmit, csendjét és harmóniáját szeretnék átélni, két olyan útvonal kínálkozik, amely a naplemente különleges hangulatát mutatja be: élvezhetik a lemenő nap fényeit a tavak tükreén és az égbolton tükröződve, vagy megsodálhatják a tóparti falusi táj sajátos, pasztorális szépségét.

1. útvonal – Naplemente a Palicsi- és a Ludasi-tónál

A Városházától induló kerékpárúton Palics felé haladva a kerékpáros Palics bejáratnál rátérhet a kijelölt útvonalra, amely a palicsi villák és a tenispályák mellett vezet, majd az állatkertnél a tó felé fordul, és a Lujza-villánál éri el a partot. Innen a tóparti sétányon a vitorlásklubhoz érkezünk, ahol tágas pihenőhely várja a látogatókat. Ez kiváló alkalom arra, hogy először gyönyörködünk a tó látványában, a vízen úszó vadkacsákban és hattyúkban. A Palicsi-tó igazi naplemente-hangulatát azonban a tó keleti része kínálja. Ehhez a Női strand mellett továbbhaladva a Férfi strandig kell eljutni, ahol a mólókon vagy a tóparti padokon helyet foglalva zavartalanul élvezhető az alkony látványa. A csendet időnként csak a védett palicsi sirály hangja töri meg. Innen elénk tárul a tó túlsó partjának teljes panorámája, a sűrű növényzet és a magas fák. Ez a nyugalmat árasztó pihenőhely kiváló kiindulópont a késő alkonyatig tartó természetjáráshoz.

A Férfi strandtól a tó déli partja mentén kiépített kerékpárút vezet az evezősklub, a szabadtéri sportpályák és a homokos strand mellett, majd a hétvégi üdülőövezeten keresztül a Petra Borászatig. Az útvonal ezen szakaszán több fedett pihenőhely is található, miközben a tóra nyíló kilátás végig zavartalan marad. A Halászház közelében könyv alakú ismertetőtábla mutatja be azokat a halfajokat, amelyek a Palicsi- és a Ludasi-tóban egyaránt előfordulnak.

A Petra Borászattól célszerű a tavat körülölelő aszfaltozott körútra rátérni, majd északi irányban a Vértóig haladni tovább. Ez a kisebb tó rövid idő alatt körbejárható. Déli része védett természeti terület, míg az északi partszakasz fürdésre és horgászatra szolgál. Innen is gyönyörű kilátás nyílik a Palicsi-tó felett kibontakozó naplementére. A Vértótól aszfaltút vezet Ludas, a Ludasi sor és a Ludasi-tó felé, a Navigator épülete és az Ifjúsági Üdülőttelep mellett. A táj fokozatosan átalakul: a zöldterületeket falusias lakóházak, kertek, gyümölcsösök és szántóföldek váltják fel. Az út érinti a Zvonko Bogdan Borászatot, több gazdaságot, a kalandparkot és a Furioso ménest, majd Ludas határában eléri a Ludasi-tó déli partját és a Kosztolányi család nyaralóját. A Kosztolányi-ház jelentős műemlék. Kosztolányi Dezső több nyarat töltött itt, és műveiben gyakran megörökítette a tó környékének sajátos tájait. Az épület egykor testvére rendelőjeként és lakóházaként szolgált, míg a falu főutcája édesapja, Kosztolányi Árpád nevét viseli.

A Ludasi-tó partján észak felé vezető aszfaltút mentén kerékpáros pihenőhely és madármegfigyelő torony található. Az információs táblák a környék hosszabb kerékpáros útvonalait is bemutatják. A pihenőhely teljes kényelmet biztosít a kerékpárosok számára: mosdó, kerékpár-szervizpont, teakonyha, két fedett pihenő, valamint kijelölt tűzrakóhely áll rendelkezésre.

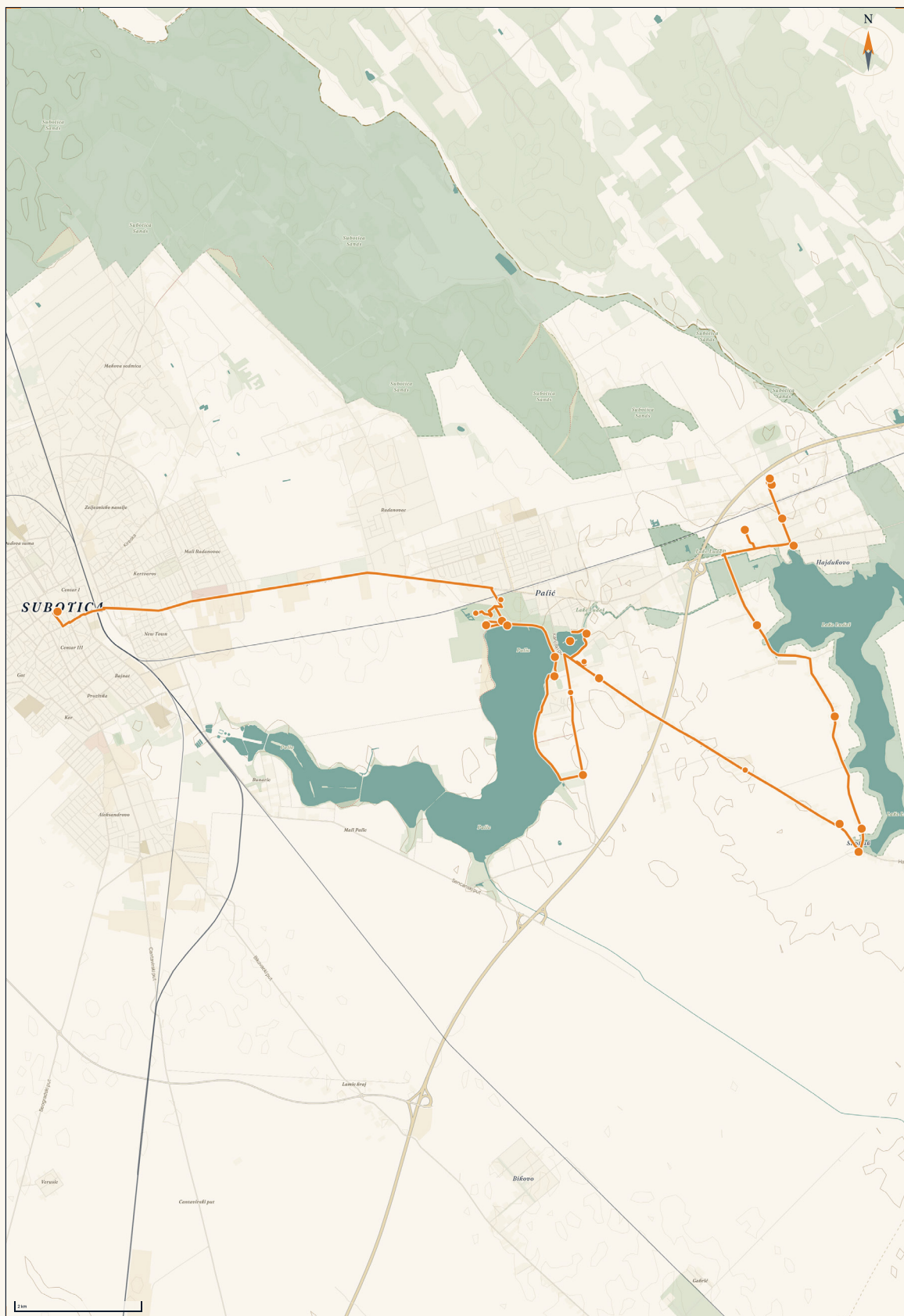
Alkonyatkor kiváló lehetőség nyílik a tó élővilágának megfigyelésére. A Ludasi-tó fölött megjelenő naplemente színjátéka, az érintetlen természeti környezet és a mezőgazdasági táj harmonikus együttélése különleges élményt nyújt. A természetvédelmi előírások betartása mellett a látogatók megtapasztalhat-

ják a tó esti hangulatát, amelyet gyakran misztikus ködfátyol borít – ehhez számos helyi legenda is kapcsolódik. A táj egyszerre sejtelmes, csendes és melankolikus.

Továbbhaladva észak felé az aszfaltúton, az út a Zvonko Bogdan-tanya, több falusi gazdaság mellett vezet el, majd eléri a Gulyás csárda OLD éttermet, amely saját mini állatkerttel és horgásztóval rendelkezik, közvetlenül a Ludasi-tó partján. A Ludasi sort elhagyva az út Hajdújárás felé vezet, a Vinski Dvor és a Jazzik kávézó mellett. A falu központjától északra rövid távolságon belül található a Hedera étterem, a Maurer Pincészet, számos virágkertészet és fóliasátor, valamint a vasútvonal mellett álló Ingus-kastély. Az épület 1920-ban épült a szecesszió és a korai modern építészet stílusjegyeit ötvözve, jelenleg azonban erősen leromlott állapotban van.

Az út Hajdújáráson keresztül tovább vezet Királyhalom irányába. A kerékpáros útközben megtapasztalhatja, milyen gonddal ápolja portáit és környezetét a helyi lakosság. A Ludasi-tó csendes, kissé melankolikus és misztikus tájai, valamint a nyugodt naplementék fokozatosan átadják helyüket a hagyományos falusi élet pezsgésének. A vidéket szőlőültetvények és gyümölcsösök, különösen almaültetvények uralják, ahol a lenyugvó nap fényei a homokos talaj felszínén tükröződve sajátos, páratlan hangulatot teremtenek.

2.1. útvonal – Naplemente a Palicsi- és a Ludasi-tónál



2. útvonal – Ludasi naplemente

Amikor a kerékpáros elhagyja Hajdújárás központját, egy útjelző tábla irányítja a **Látogatóközpont**hoz, amely közvetlenül a Ludasi-tó partján található. A központ kutatási és oktatási feladatokat lát el, elsődleges célja pedig a Ludasi-tó biológiai sokféleségének megőrzése és bemutatása. Az épületet Tóth Vilmos magyarkanizsai építőmérnök tervezte, megvalósítására pedig egy Interreg program keretében került sor.

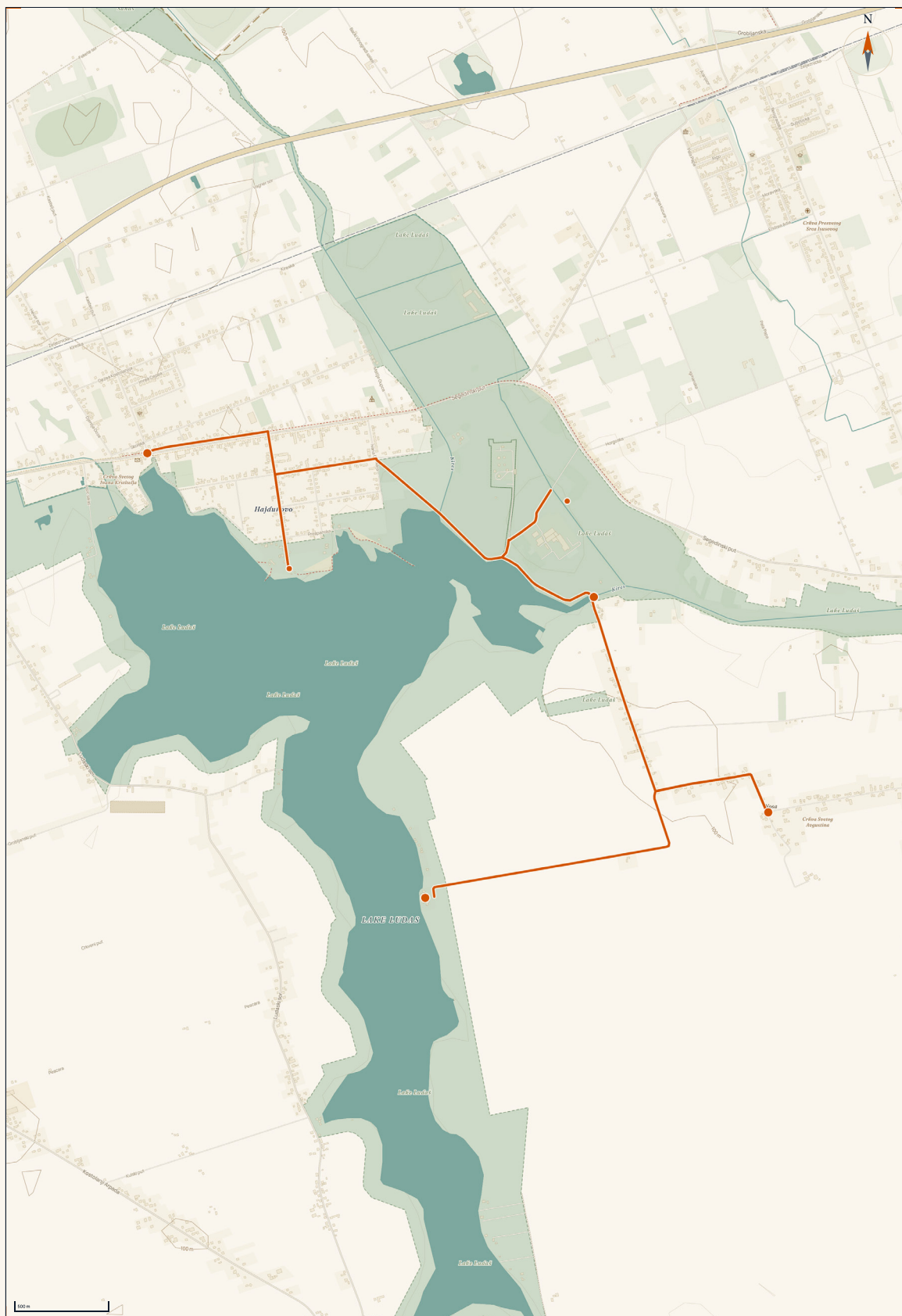
A Látogatóközpontban természetvédelmi őrszolgálat működik, a tó körül pedig több tanösvény várja a látogatókat: a Ludas–Csurgó (nyugati tanösvény), a Ludas–Királyhalom (keleti tanösvény), valamint a Ludas–Szelevényi puszták tanösvény. Ezek 2,3–4 kilométer hosszú útvonalak, elsősorban gyalogos bejárásra, de egyes szakaszaik kerékpárral is járhatók. A Ludasi-tó vidéke tó- és mocsárvilággal tarkított, sztyeppés-homokos fennsíkon fekszik, rendkívül gazdag élővilággal és számos védett növény- és állatfajjal. A Látogatóközpont kiállításai és ismeretterjesztő programjai részletes betekintést nyújtanak e különleges ökoszisztéma értékeibe. A központ mólójának végéről, a magas nádas fölött jól látható az úgynevezett Rózsa Sándor-sziget, amely a helyi hagyomány szerint a híres betyár búvóhelyéül szolgált. A szigetet Ördög-szigetnek is nevezik. A naplemente a Látogatóközpont környezetében különösen emlékezetes élményt nyújt: az érintetlen természeti környezet, a nádasban játszó fények, valamint a madártelepek – nagy kócsagok, sirályok, csérek és más vízimadarak – látványa egyedülálló hangulatot teremt. Kedvező időben megfigyelhetők a nádból kialakult úszó növény-szigetek, valamint a fokozottan védett eurázsiai vidra (*Lutra lutra*) is. A tó körül Hajdújárás, Ludas és Nosza települések helyezkednek el, partvidéke pedig gazdag régészeti lelőhelyekben. A kerékpárosok aszfaltozott úton mindhárom települést kényelmesen bejárhatják. A tó keleti oldalán található a Peres-rétek, ahol a legelőkön a hagyományos magyar szürkemarha (*Bos primigenius taurus hungaricus*) gulyája legel.

A Ludasi-tó keleti partján, a Nosza felé vezető leágazástól földes-homokos út indul, amelyen kerékpárral elérhető a Róka-tanya. Az út a Peres-réteket érintve a Körös-patakhöz vezet, amelynek vonalát követve földúton egészen Kispiac településig lehet eljutni. A Róka-tanya egy XIX. századi tanyagazdaság, amely számos eredeti tárgyi emléket és a hagyományos tanyai élet eszközeit őrzi. A tóparton fekvő tanya megfelelő szolgáltatásokat kínál a kerékpáros turisták számára, miközben különleges lehetőséget nyújt a természet és a hagyományos vidéki életforma megismerésére. Területén egy kisebb régészeti gyűjtemény is helyet kapott. A Róka-tanya kiváló helyszín azoknak a természetfotósoknak és madármegfigyelőknek is, akik elsősorban alkonyatkor vagy a kora reggeli órákban szeretnék megfigyelni a tó gazdag élővilágát. Ez az útvonal elsősorban azoknak a kerékpáros turistáknak ajánlható, akik számára a változatos tájak felfedezése, valamint a különböző burkolatú utak és terepviszonyok bejárása jelenti a fő élményt. A túra egyaránt kiváló választás családok, baráti társaságok és fiatalok számára, akik szabadidejüket aktív természetjárással szeretnék eltölteni.

Azoknak a kerékpáros turistáknak, akiknek elsődleges érdeklődési területe a biodiverzitás megfigyelése, tanulmányozása, fényképezése és filmezése, már rendelkezésre áll egy tematikus ökoturisztikai kerékpáros útvonalrendszer is, amely az „Fostering Enhanced Ecotourism Planning along the EuroVelo Cycle Route Network in the Danube Region (EcoVeloTour, DTP-055-2.2)” projekt keretében készült. A projekt útvonalai részletesen bemutatják a térség legjelentősebb növény- és állatfajait, különös tekintettel a kiemelten védett fajokra, latin megnevezésükkel együtt.

Az EcoVeloTour projekt három tematikus útvonala – a Homok útja, a Víz útja és a Bánáti kalandtúra – szervesen kapcsolódik a Ludasi naplemente útvonalhoz, így lehetőséget kínál a térség hosszabb felfedezésére.

2.2. útvonal – Ludasi naplemente



2.2.5.3. TÚRA: KALANDTÚRA A PALICSI-TÓ, A VÉRTÓ, LUDAS ÉS KISPIAC ÉRINTÉSÉVEL

Ez a hosszabb kerékpáros túra a palicsi Víztoronynál kezdődik, majd a vitorlásklub irányába halad a Palicsi-tó nyugati partja mentén. Az út madármegfigyelő torony, tóparti tanyák és részben kiépített kerékpárút mellett vezet el, majd a horgászok számára kialakított kisebb lagúnák után földúton folytatódik a Palicsi-tó harmadik szektoráig. A harmadik tószakaszt töltés választja el a negyedik, idegenforgalmi célokat szolgáló medencétől. Itt madárszigetek, számos vízimadár fészkelőhelyei, valamint a vonuló és telelő madarak fontos élőhelyei találhatók. A területen vadkacsák, hattyúk, kárókatona és sok más madárfaj figyelhető meg.

A töltésen áthaladva, a második tószektor partján madármegfigyelő torony található. A harmadik és a második szektor között, a tanyák mellett aszfaltozott összekötő út vezet a Palicsi-tavat körülölelő körútra. Ez az út korábban, a Tisza–Palics csatornánál ágazik le az Újvidék és Budapest felé vezető autópálya csomópontja közelében. A csatornát azért alakították ki, hogy a nyári aszályos időszakokban a Palicsi-tóból elpárolgó vizet a Tiszából lehessen pótolni. A kerékpáros a csatornán átívelő kis hídon áthaladva az aszfaltozott körúton folytathatja útját a tó menti szántóföldek és rétek alkotta változatos tájon. Ezen a szakaszon található a Đorđević-tanya, amely változatos szolgáltatásokkal kiváló lehetőséget kínál a pihenésre és felfrissülésre.

A körúton továbbhaladva a tó mellett első fokozatú természetvédelmi terület húzódik, ahová a látogatók nem léphetnek be. A Petra Borászatnál – amely bioborairól és igényes építészeti kialakításáról ismert – le lehet térni a tó keleti partján húzódó kiépített kerékpárútra. Az útvonal mentén több fedett pihenőhely és esőbeálló szolgálja a kerékpárosokat.

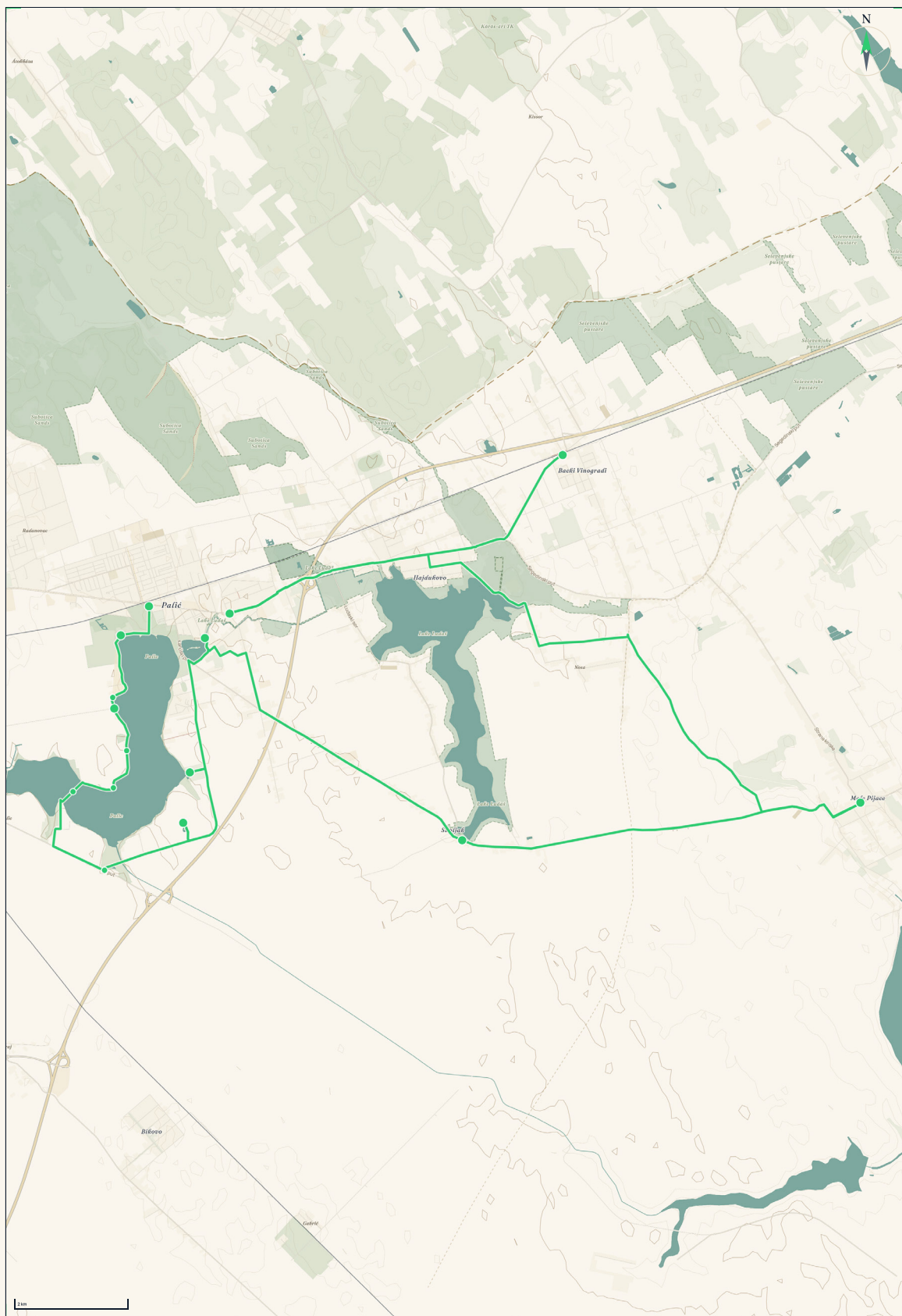
A kerékpárút a Férfi strandig vezet, miközben elhalad több palicsi villa, a homokos strand és a hétvégi üdülőtelep mellett. A Palicsi-tó negyedik, turisztikai célokat szolgáló szektorának partján több vendéglátóhely is található: a Paprika Csárda, amely halételeiről ismert, a Kapitány-rét Halászcsernye, valamint a Férfi strand cukrászdája. A Férfi strandtól az út a Vértó felé vezet. A tó északi partja horgászatra és fürdőzésre alkalmas, partja mentén palicsi villák sorakoznak. Innen a Palicsi- és a Ludasi-tavat összekötő csatorna hídjához érkezünk. Ha ezt az útvonalat választjuk, a csatorna mentén észak felé haladva aszfaltozott úton jutunk ki a Palics–Hajdújárás főútra, nem messze a híres Ábrahám vendőglőtől. Innen a kiépített kerékpárúton Hajdújárás, majd Királyhalom irányába folytatható a túra.

Az útvonal másik ága a Vértó keleti oldalán, a Palics–Ludas-csatorna hídján átkelve a Navigator épületéhez vezet, majd a tó partját követve eléri a Ludas felé vezető utat és a Ludasi-tó déli, védett természeti területét.

Az aszfaltúton továbbhaladva az út az Ifjúsági Üdülőtelep mellett vezet el, majd a Zvonko Bogdan Borászathoz érkezik. Innen a kerékpáros dönthet úgy, hogy továbbhalad Ludas település felé. A falu végén, Kispiac irányában található a Ludasi-tó déli ága, a Budzsák néven ismert partszakasz. Innen már csak rövid távolságra van a kerékpáros pihenőhely és a Zvonko Bogdan-tanya, északkeleti irányban. E ponttól a korábban ismertetett Ludasi naplemente útvonalon folytatható a Ludasi-tó teljes körbejárása.

Ez a túra hosszabb és nagyobb felkészültséget igényel, mivel egyes szakaszai földúton vezetnek. Az útvonal ellenkező irányban is teljesíthető: a Vértó északi részétől indulva a Férfi strand felé, majd ugyanazon az útvonalon haladva tovább a palicsi körútra lehet kijutni. Innen a tanyák között vezető aszfaltúton érhető el a Palicsi-tó harmadik szektora, ahonnan a töltésen áthaladva a vitorlásklubhoz jutunk. A két tó együttes bejárása kivételes lehetőséget kínál a tavakat övező zöldterületek, nádasok és védett élőhelyek megismerésére. A gazdag biodiverzitás, a változatos tájak és a vízparti élővilág különleges természeti élményt nyújtanak, miközben az útvonal mentén számos pihenőhely és vendéglátóhely kínál lehetőséget a kikapcsolódásra.

3. útvonal – kalandtúra a Palicsi-tó, a Vértó, Ludas és Kispiac érintésével



2.2.5.4. TÚRA: KIRÁNDULÁS A SZOMSZÉDBA – TOMPÁRA ÉS KELEBIÁRA

Kirándulás a szomszédba - Hajdújárás-Királyhalom - Ásotthalom és vissza

Ez az útvonal elsősorban a helyi lakosság számára készült, melyet számos családi, rokoni és baráti kapcsolat köt össze a határ két oldalán. Az útvonal az idősebb kerékpárosok számára sem megterhelő, mivel végig kerékpárúton vezet, a fiatalok számára pedig kellemes hétvégi kirándulási lehetőséget kínál.

A táj mindkét oldalon hasonló: a Kelebiai-erdő, a Deszkás-erdő, homoki gyümölcsösök és szőlőültetvények, kertek, faiskolák, fóliasátrak, rétek és mocsaras élőhelyek, löszös területek, gondozott falusi porták, hétvégi házak, valamint a mezőgazdaság, mint meghatározó gazdasági tevékenység jellemzik a vidéket. Az egész térség homokos-löszös hátságokon fekszik, és gazdag termál- és ásványvizekben, amelyeknek azonban csupán kisebb részét hasznosítják. A fejlett szőlő- és gyümölcsstermesztés miatt a térséget egykor Szabadka virágoskertjeként is emlegették. A külföldi kerékpáros turisták rendszerint sietnek, hogy mielőbb áthaladjanak ezen a szakaszon és elérjék a várost, ám a vidék látnivalói és történetei könnyen megállásra készíthetik őket. Az információs táblák olyan, kevésbé ismert helyekre irányítják figyelmüket, amelyeket egyébként talán **észre** sem vennének. Megtapasztalhatják, hogy e két kistérség sok tekintetben hasonló – hiszen egykor nem választotta el őket államhatár –, ugyanakkor mindkettő sajátos értékekkel rendelkezik, amelyeket érdemes felfedezni. A rövid megálló helyett akár több órát is eltölthetnek a természetben, egy borászatban, a Vila Majur Hotel wellnessközpontjában, a méneshirtokon, felkereshetnek egy templomot vagy éttermet, illetve egyszerűen megfigyelhetik a körülöttük zajló vidéki életet.

A kerékpárút a helyi lakosság számára is jelentős előnyöket biztosít: könnyebbé és biztonságosabbá teszi a közlekedést a boltba, a szomszédokhoz vagy a munkahelyre. Ez az infrastruktúra lehetővé teszi, hogy gyakoribbá váljanak a határon átnyúló kerékpáros találkozók, egyszerűbb legyen a határátlépés, és mindkét kistérség kedvező adottságai jobban kihasználhatók legyenek. Erősödnek a kis települések lakóinak kapcsolatai is, ahol sokkal több minden köti össze az embereket, mint amennyi elválasztja őket. Ezt az összetartozás-érzést a külföldi kerékpáros turista is megtapasztalhatja.

1. útvonal: Kirándulás a szomszédba – Tompára: a Kelebia (Szerbia) – Kelebia (Magyarország) – Tompa útvonalon

A Tompára vezető kirándulás a már meglévő kerékpárúton halad Kelebián keresztül, a szerbiai Kelebiától a magyarországi Kelebiáig. Az útvonal a szabadkai Városháza előtt indul, majd a Petőfi Sándor utcán halad tovább, ahonnan jobbra fordulva érhető el a Karađorđe úti kerékpárút, amely Kelebia felé vezet. A kerékpárút a Zorka városrész lakóházai mellett, majd a főút vonalát követve egészen a határátkelőig vezet. Az út során egymást váltják a Szabadkai homokvidék jellegzetes tájai: rétek, kertekkel övezett házak, a távolban túlevelű erdők csúcsai, homoki akácok, szőlőültetvények és gyümölcsösök. Rövid idő alatt elérhető a szerbiai Kelebia.

Kelebia (Szerbia)

Kelebián az első, filoxeravész utáni korszerű borospincét 1909-ben Piukovics József építette. A pince különlegessége a bor tárolási módja volt: nem fahordókban, hanem beton tartályokban és úgynevezett „üveghordókban” őrizték a bort. Piukovics József nagybirtoka a kelebiai majorban helyezkedett el, a mai Tompa felé vezető út bal oldalán, közvetlenül a határátkelő előtt. A major lakóépülete már 1879-ben is állt. Napjainkban teljesen felújították, és Vila Majur étteremként működik. Piukovics József borospincéje ma is létezik. Mivel a Homoki borok útjának része, méltó lenne arra, hogy védett kulturális örökségként vagy helyi értéként is nyilvántartsák.

Kelebián két templom – egy katolikus és egy ortodox – található, továbbá a Krnaiski-ház és a 13 kút. Itt működik a Kelebiai ménés, ahol lipicai lovakat tenyésztene; a ménesnek gondozott parkja, kocsimúzeuma és étterme is van, a vendégek számára pedig lovaskocsis erdei sétákat is szerveznek.

A Kelebiai-erdőben található a Majdán mesterséges tó, amely több mint harminc évvel ezelőtt alakult ki, a homokkitermelés következtében. Az egykori bányagödör fokozatosan megtelt vízzel, és tóvá alakult. Mivel a környéken nincsenek jelentős szennyezőforrások, a tó kedvelt fürdő- és kirándulóhellyé vált. Azonban amióta a homokkitermelés megszűnt, a tó vízszintje fokozatosan csökken. A Majdán artézi kúthoz hasonló módon viselkedik: a talajvizet vonja el, ami hatással van a környező növényzetre. Napjainkban már védett természeti terület, amely főként csapadékvízből táplálkozik. A terület rekultivációja során faasztalokat, padokat, játszóteret és hulladékgyűjtő kosarakat helyeztek el. A kerékpárosokat szívesen látják, ellentétben a motorkerékpárosokkal és quadosokkal. A Spartak Hegymászó Egyesület rendszeresen szervez gyalogtúrákat a Kelebiai erdőben, amelyek során a Majdánt is felkeresik. A helyi lakosok gyakran kerékpárral érkeznek ide pihenni, mert a környezet különösen nyugodt és harmonikus. A külföldi kerékpáros turista aszfaltúton könnyedén eljuthat a tóhoz, ahol megtapasztalhatja a természet érintetlen, nem kereskedelmi célokra kialakított hangulatát, valamint a helyiek sajátos kirándulási kultúráját.

Kelebián egy különleges nyári mozi is működik (a Határőr utca 35. szám alatt), amely szalmából, homokból és agyagból épült. Az igényesen kialakított létesítmény kreatív műhelyfoglalkozásoknak, koncerteknek, kiállításoknak és performanszoknak ad otthont; egyfajta kis kulturális központként szolgál művészek és fiatalok számára. Erdő veszi körül, ezért kiváló helyszíne az alkotómunkának. A kerékpáros turista itt kapcsolatba kerülhet a helyi fiatalok művészeti kezdeményezéseivel, és „szellemileg feltöltődhet”.

A szerb–magyar határ átlépése után a kerékpárosok a magyar oldalon található népszerű diszkont bevásárlóközponthoz érkeznek, ahol a szabadkaiak szívesen vásárolnak. Itt a tranzitutazók is gyakran megállnak bevásárolni. Nem ritka látvány, hogy helyi lakosok kerékpárral kelnek át a határon, majd a bevásárlás után megrakott kosárral térnek vissza Szabadkára.

Tompa

Tompa kisváros erdőkkel és rétekkel övezett tájban fekszik, amely ideális a gyalogos kirándulásokhoz, a könnyű kerékpártúrákhoz, a pihenéshez és a természetjáráshoz. A település neve feltehetően Tompa László kun kapitányhoz köthető, akit **egy 1370-ben kelt oklevél említi**. A modern kori Tompa első épülete 1823-ban épült: a Szabadka–Kiskunhalas és Baja–Szeged kereskedelmi utak kereszteződésében álló **fogadó** volt. A település ekkor még Szabadka határához tartozott. A legnagyobb birtokkal Redl báró rendelkezett, aki kastélyt és kápolnát emelt birtokán. Hosszú időn át a település egyetlen középülete az 1876-ban felépített iskola volt. Az első templom 1911-ben készült el, ugyanebben az évben állandó csendőrors is létesült. Bár Tompapuszta ekkor még nem számított falunak, 1922-ben hivatalosan is önálló településsé nyilvánították.

A település egyik legjelentősebb műemléke a Redl család kastélya, amely az 1860-as évek körül épült. A kastély mellett áll a Szent Anna templom, amely neogótikus stílusban készült, tetőzetét pedig Zsolnay-majolikával díszítették. A kastély parkjában szabadon sétáló pávák fogadják a látogatókat, a mintegy 50 hektáros arborétumot pedig maga Redl báró alakította ki a kastély építésével egyidőben. A park végében található a Gloriett kilátó, mellette pedig Redl Béla báró kedvenc kutyájának, Piminek állított márvány emlékmű. Szintén figyelemre méltó a Kapisztrán Szent János templom, amely 1909. és 1910. között, eklektikus stílusban épült. A templom 47 méter hosszú, 14,5 méter széles, tornya pedig 49 méter magas. Az utóbbi években rendszeresen rendeznek falai között komolyzenei hangversenyeket. A felújítást követően az eredeti két torony helyett már csak egy maradt meg.

A Gyűjteményesház 2007. július 1-jén, Tompa várossá nyilvánításának harmadik évfordulóján nyílt meg. A kiállításon régi falusi használati tárgyak és mezőgazdasági eszközök láthatók, amelyeket Pap Mihályné nyugalmazott tanítónő hosszú évek alatt gyűjtött össze. A gyűjtemény rendezésében számos pedagógus működött közre.

További látnivalók: a Városháza, a Baptista templom.

Ezek a nevezetességek viszonylag rövid idő alatt bejárhatók kerékpárral, ugyanakkor a kastély arborétumában eltöltött pihenő emlékeztető élményt nyújt.

Kelebia (Magyarország)

A helyi lakosok számára érdekes lehet megismerni a két Kelebia közös történelmének mára feledésbe merült részleteit, míg a külföldi kerékpáros turisták számára meglepő lehet, hogy két ilyen kis település milyen gazdag történelmi örökséggel rendelkezik.

A települést már a 13. században említik az írott források: Simon Filins Wasa de Kelyb kun vezetőt tartják a település alapítójának. A vidéken fontos kereskedelmi utak vezettek Baja, Kiskunhalas és Mélykút irányába.

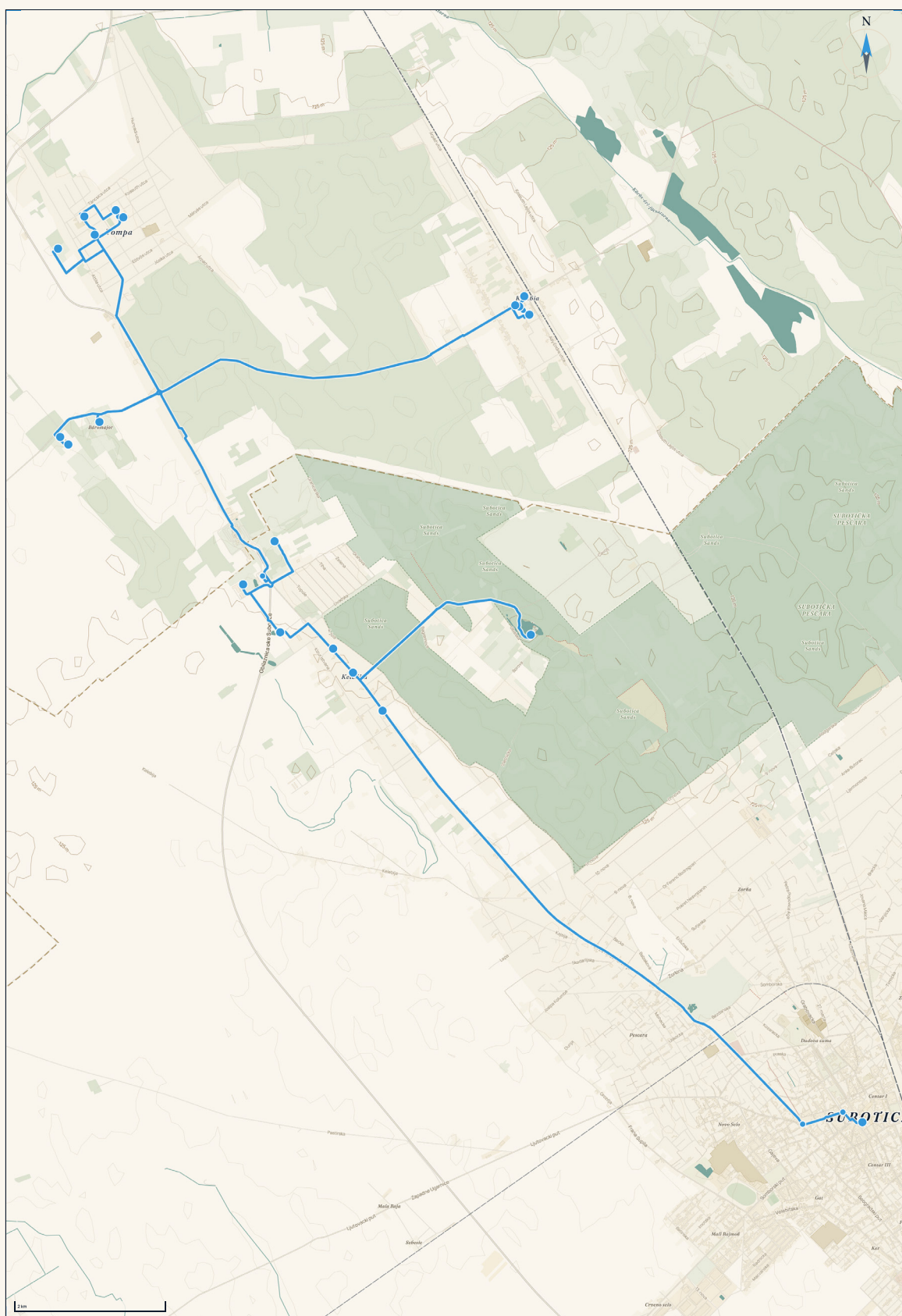
A trianoni békeszerződést követően Kelebia kettészakadt: létrejött a szerbiai Kelebia és a magyarországi Kelebia. A magyar oldali Kelebia 1924-ben kapott önálló községi rangot, amely lehetővé tette további fejlődését. A település fennállásának századik évfordulóját 2024-ben ünnepelték.

A község erdős környezetben fekszik, és számos érdekes látnivalót kínál, mint: a Vasúti Emlékház, amelyet 2001-ben alakítottak ki egy régi vasúti őrházból a vasútállomás közelében, belső tereiben eredeti berendezési tárgyak láthatók; a katolikus templom; a Trianon- emlékmű; a Rózsa Sándor fája; a vasúti emlékház magángyűjteménye, amely értékes vasúttörténeti relikviákat őriz. Külön érdekesség, hogy a Kelebián végzett régészeti feltárások során előkerült egy 20–25 éves avar nő koponyája, amelynek arckonstrukciója ma a kecskeméti „Eltűnt nép nyomában” című kiállítás része.

A Rózsa Sándor fája egy mintegy 150 éves fehér nyár (*Populus alba*), amely helyi természetvédelmi oltalom alatt áll. A legenda szerint ez volt a híres betyár egyik kedvenc pihenőhelye. Napjainkban az Alföldi Kéktúra egyik jellegzetes állomása, a Felső-Bácska–Homokhát Natúrpark fontos természeti értéke, egyben a térség egyik legkedveltebb célpontja a kerékpáros turisták körében (Felső-Bácska-Homokhát Natúrpark).

Kelebia látnivalóinak megtekintése után ajánlott ugyanazon az útvonalon visszatérni. A kerékpáros turista ezen a viszonylag kis területen is olyan sokszínű élményekkel gazdagodhat, amelyekre induláskor aligha számított.

4. útvonal – Kirándulás a szomszédba – Tompára és Kelebiára



2. útvonal: Kirándulás a szomszédba – Hajdújárás – Királyhalom – Ásotthalom és vissza

A Palicsról induló kerékpárúton biztonságosan elérhető **Hajdújárás** központja, amely a Ludas-tó partján fekszik. A település nyugati részén található a Csurgó és a Ludasi sor tanyái. A falu a Szabadka–Horgosi homokvidéken helyezkedik el; gazdaságának alapját hagyományosan a szőlő- és gyümölcsstermesztés képezi. A település keleti oldalán legelőhöz húzódnak, amelyek alatt kőolajrétegek találhatók, ezért a kerékpárútról olajkutak is megfigyelhetők. A kerékpárút a településen keresztül vezet. Hajdújárás közigazgatási területéhez tartozik Nosza is; a két településrészt elválasztó Körös-ér hídjánál információs táblák ismertetik a Ludas-tó és a környező védett természeti terület értékeit. A település környékén végzett régészeti feltárások során őskori és ókori települések nyomaira bukkantak. A helyiek kiváló almatermesztők, a termést a Golden Fruct saját hűtőházában tárolják. A zöldségtermesztés mellett Hajdújárásen működik az egyik jelentős hazai biogazdaság, a Suncokret feldolgozóüzem, amely az Ingus-kastély közelében található. A vállalkozás nemzetközileg elismerést, hidegen sajtolt olajokat és olajosmagvakból készült termékeket gyárt, és szívesen fogadja az érdeklődő látogatókat. A faluban katolikus és adventista templom is található. Szeptember végén rendezik meg a Szüreti Napokat, télen pedig adventi programok várják az érdeklődőket. A hajdújárásiak különösen híresek bográcsételeikről, amelyeket számos rendezvényen készítenek. A település vendéglátóhelyei közül kiemelkedik a Vinski dvor étterem és borászat, amely aperitifborairól ismert, továbbá a Hedera étterem és a Jazzik kávézó. Nyáron időszakosan működik a Szúnyogcsárda is a Látogatóközpont közelében, valamint a tóparti Róka tanya. Valamennyi helyszín könnyen megközelíthető kerékpárral. A gondozott gyepterületek, virágokkal díszített kandeláberek, ápolt fák és cserjék szegélyezte kerékpárúton biztonságos a közlekedés. Aki szeretne lassabb tempóban haladni és nyugodtan szemlélni a környéket, Hajdújárásen megtapasztalhatja a vidéki élet békéjét.

Királyhalom kerékpárúttal kapcsolódik Hajdújáráshoz, ami jelentősen javította a két település közötti kapcsolatokat. Sok tekintetben hasonlít Hajdújárásra. A településen egy permakultúrás elveket követő biogazdaság működik, ahol somot, eperfát, birsalmát, homoktöviset, naspolyát, bodzát és őshonos birsfajtákat termesztnek. Megőrizték a régi Bánkúti búzafajtát is. Az érdeklődő kerékpárosok a Berényi családnál megismerhetik egy ilyen természetközeli gazdaság működését. A település egyik legfontosabb turisztikai látványossága a Tonković Pincészet, amely különösen a Kadarka boráról ismert. Itt a látogatók megkóstolhatják a homoki borvidék jellegzetes borait. Különleges élményt nyújt a Džambula faiskola, ahol lombos- és fenyőfák, valamint különféle dísznövény-szaporítóanyagok termesztésével foglalkoznak. A gondosan kialakított növényállomány különösen nyáron nyújt lenyűgöző látványt. A falu Horgos felőli végén található a mesterséges Bálint-tó, amely kiváló horgász hely. Piknikasztalok, kis hidak, szigetek, szálláslehetőség és hagyományos ételeket kínáló vendéglátás várja a látogatókat, így a kerékpárosok akár teljes körű szolgáltatást is igénybe vehetnek, ha másnap kívánják folytatni útjukat.

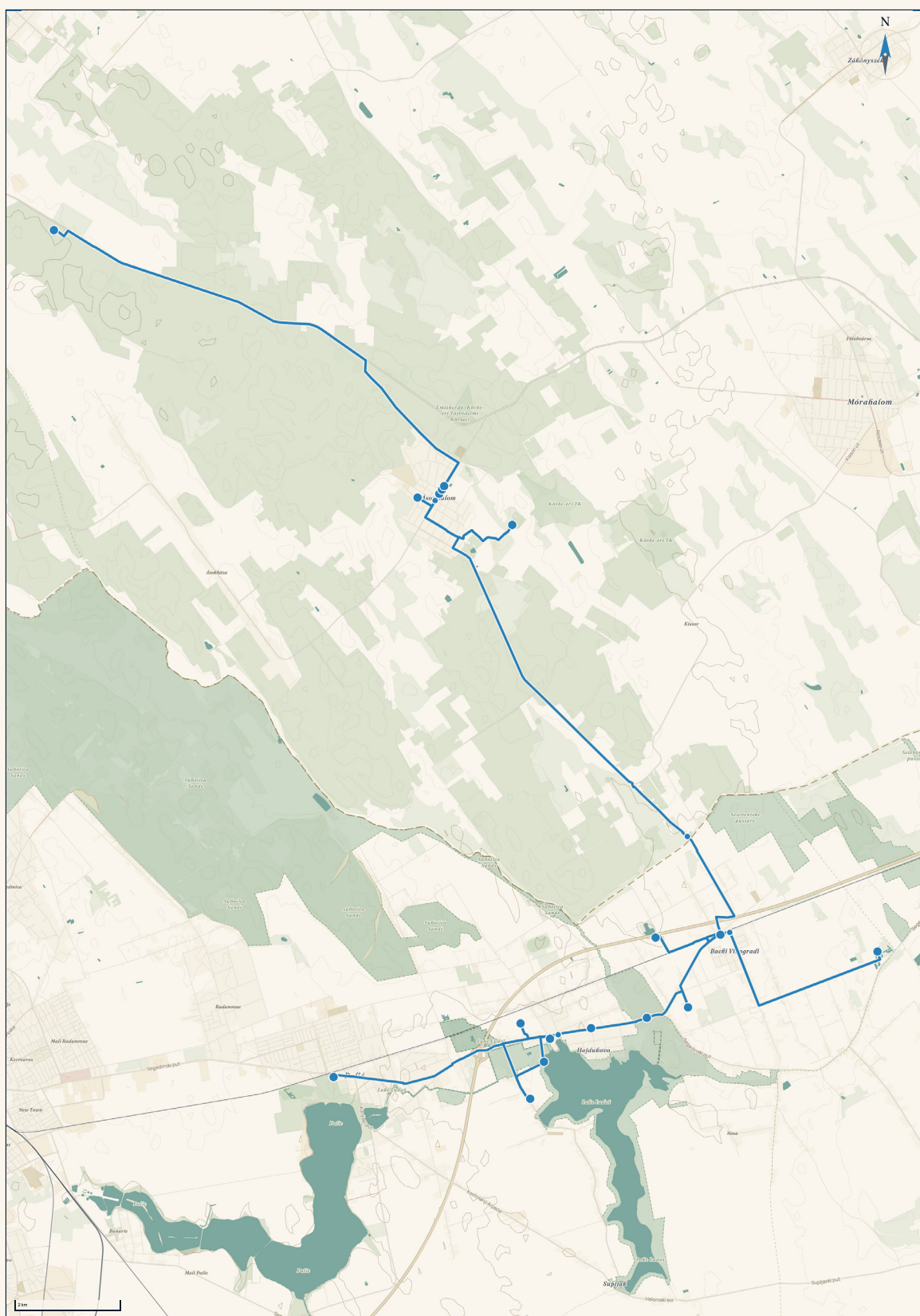
A falun áthaladva a kerékpáros a nyugalom különleges hangulatát tapasztalhatja meg: mintha itt lassabban telne az idő, noha a helyiek szorgalmasan dolgoznak. Az út falusi kertek, hagyományos tanyák, szőlőültetvények és gyümölcsösök között vezet. Királyhalmán halad át a korszerű Szabadka–Horgos vasútvonal, amely alternatív közlekedési lehetőséget kínál a kerékpáros turistáknak. A vonat Palicsra és Szabadkára is megáll, így aki szeretné lerövidíteni túráját, ezt a lehetőséget is igénybe veheti.

A Királyhalom és Ásotthalom közötti kerékpárút az OPTI-BIKE határon átnyúló projekt keretében épült, mintegy 5 kilométer hosszúságban. A beruházás megkönnyítette a helyi lakosság határátlépését, ugyanakkor elősegíti a kerékpáros turizmus fejlődését is. Az OPTI-BIKE 3 projekt keretében Hajdújárás kijáratánál új kerékpáros híd, míg a Királyhalmán elkerülő főút mentén további 2827 m kerékpárút **épül** Kispiac irányába, amivel egy újabb település kapcsolódik be a kerékpáros hálózathoz.

Ásotthalom a magyar–szerb határ közelében fekvő település, amely elsősorban a természet kedvelőinek kínál számos látnivalót. A legismertebb természeti érték a Csodarét, amely védett homokpusztai élőhely

különleges növény- és állatvilággal. Már február végétől virágba borul, és hétről hétre új arcát mutatja. Augusztusig egymást váltják a hagymás növények, a zsurlók, a mezei ibolyák és a különféle vadon élő orchideafajok. A lazább homokfelszíneken a szél az árvalányhaj selymes szárait hullámoztatja. A területen tanösvény vezet végig, amely információs táblák segítségével mutatja be a táj természeti értékeit. A környéket fenyőerdők és homokos utak hálózják be, amelyek kiváló lehetőséget kínálnak kerékpározásra és természetjárásra. Kedvelt kirándulóhely a Back-kápolna, amely gyalogosok és kerékpárosok körében egyaránt népszerű úticél. A településen működik az Ásotthalmi Homokháti Strand és Sörkert, amely kellemes pihenési lehetőséget biztosít a túrázók számára. Ásotthalmon több családi pincészet is várja a látogatókat – többek között Somogyi Sándor, Dobák Sándor és István, valamint Tóth István borászatai –, ahol megkóstolhatók a homoki borvidék jellegzetes borai. A környéken népszerű program a lovaglás is: a homokbuckák és rétek között vezető lovastúrák különleges módon teszik átélhetővé a táj természeti szépségeit.

 4. útvonal – Kirándulás a szomszédba – Hajdújárás – Királyhalom – Ásotthalom és vissza



2.2.6. A meglévő gasztronómiai és borútvonalak integrálása az OPTI-BIKE 3 útvonalrendszerébe; szálláskapacitások és szolgáltatások a kerékpáros turisták részére

Az OPTI-BIKE 3 projekt keretében kialakított négy kerékpáros útvonal olyan gasztronómiai és borászati szolgáltatók mellett halad el, amelyek már jelenleg is a kistérség gasztronómiai és borút-hálózatának részét képezik, és hagyományos, magas színvonalú kínálatukról ismertek. A kerékpáros turisták elsősorban azokat a szolgáltatókat részesítik előnyben, amelyek közvetlenül az általuk választott útvonalon, illetve annak közvetlen közelében találhatók. Ritkán térnek le jelentősen az útvonalról pusztán gasztronómiai élmények kedvéért; erre csak igazán különleges kínálat és valóban kerékpárosbarát szolgáltatás esetén hajlandók. Ezért minden, az útvonalak mentén működő vendéglátó- és borturisztikai szolgáltatónak egyértelműen jeleznie kell, hogy kerékpárosbarát szolgáltatásokat kínál, és ajánlatát a kerékpáros turisták igényeihez kell igazítani. A kerékpáros turista elsődleges motivációja maga a kerékpározás, a táj felfedezése és a kitűzött úti cél elérése. Ahhoz azonban, hogy egy adott helyszínen hosszabb időt töltsön, vagy akár több nappal meghosszabbítsa tartózkodását, kiemelkedően pozitív élményekre és magas színvonalú szolgáltatásokra van szükség.

A négy útvonalon vagy azok közvetlen közelében található borászatok és pincészetek:

- Čuvarđić Borászat – Čuvarđić tanya, a Kelebia felé vezető úton;
- Di Bonis Borászat – Tuki ugarok 14., Palics felé, a Szegedi úton;
- Zvonko Bogdan Borászat – Kanizsai út 45., a Csantavér felé vezető útvonalon;
- Reljić Borászat – Kanizsai út 66., Csantavér irányában;
- Hompot Pincészet – Ludasi sor 192., Csantavérről Hajdújárás felé vezető úton;
- Vinski dvor – Horgosi út 221., Hajdújárás bejáratánál;
- Maurer Borászat – Kastély út 1., Hajdújárás, a központhból a vasút felé vezető úton;
- Tonković Borászat – Királyhalom;
- Petra Borászat – Palics, 222-es tanya.

A borászatok kóstolótermekkel rendelkeznek, meghatározott időpontokban fogadják a látogatókat, és lehetőség van boraik helyben történő megvásárlására is. A kerékpáros turisták számára ajánlott, hogy útvonaluk megtervezésekor előre válasszanak ki egy borászatot/pincészetet, és lehetőség szerint egyeztessenek időpontot a látogatásra. Gyakran előfordul, hogy a borászat kiválasztása megelőzi az útvonal megtervezését, vagyis a kerékpártúra célpontja maga a borászat/pincészet. A borutak és a kerékpáros útvonalak kiválóan kiegészítik egymást. A kerékpárosok különösen kedvelik a szőlőültetvényekkel övezett tájakat, főként akkor, ha a borászat közvetlenül a szőlők mellett található. A szőlőhegyek környezete csendes, alacsony forgalommal, ezért ideálisak kerékpározásra, miközben autentikus élményt nyújtanak. A családi borászatok személyes vendégfogadása során a látogatók megismerhetik a helyi borkultúra hagyományait, valamint számos érdekes történetet és anekdotát hallhatnak. A pincészetben eltöltött pihenő méltó jutalom egy hosszabb kerékpártúra után, különösen akkor, ha azt a helyi, lassú gasztronómiai szemléletet képviselő (slow food) ételek egészítik ki. A világ számos bortermelő vidékén már működnek integrált „Bike & Wine” útvonalak, amelyek egyszerre támogatják a kerékpáros turizmust, a borturizmust és a vidéki térségek fenntartható fejlődését. A Szabadka–Horgosi Borút pincészetei elsősorban a híres homoki borokról ismertek, miközben a kerékpáros útvonalak is a homoki szőlőültetvényeken keresztül vezetnek. A sík vidéken gyakran erős szél és a mozgó homok külön kihívást jelent a kerékpárosok számára. Az OPTI-BIKE útvonalak kiváló lehetőséget teremtenek a kerékpáros és borturisztikai kínálat összekapcsolására, mivel a Szabadkát, a környező településeket és a határátkelőket összekötő kerékpárút-hálózat

folyamatosan bővül. A felsorolt borászatok többsége az EuroVelo 13 útvonal mentén található, ahol már most is jelölve vannak a kerékpáros turisták számára.

A kistérség gasztronómiáját a vidék soknemzetiségű hagyományai határozzák meg. A magyar, szerb, bunyevác, zsidó, német és tanyasi konyha ízei évszázadok során kölcsönösen gazdagították egymást, így számos étel kisebb-nagyobb változatokban valamennyi konyhában megtalálható. A közös jellegzetesség a fűszerpaprika meghatározó szerepe. A helyi kínálatban jelentős szerepet kapnak a folyami halból készült ételek is, amelyek könnyű, mégis tápláló fogásként különösen alkalmasak a kerékpáros turisták számára. A térség számos étterme, kávézója és gyorsétterme közül az alábbi vendéglátóhelyek közvetlenül az OPTI-BIKE útvonalak mentén helyezkednek el:

- Vila Majur és a Kelebiai Ménes – Kelebia, étterem;
- Basch-ház – Szabadka, étterem és söröző;
- Spartak – Szabadka, hagyományos nemzeti ételeket kínáló étterem;
- Bates – Szabadka, hagyományos nemzeti ételeket kínáló étterem;
- Boss – Szabadka, étterem, pizzeria és kávézó;
- Stara picerija – Szabadka, étterem, pizzeria és kávézó;
- Renesansa – Szabadka, étterem és kávézó;
- Mali trg – Szabadka, étterem és cukrászda;
- Denis – Szabadka, étterem és kávézó;
- Arte de Gusto – Szabadka, étterem;
- Zona – Szabadka, kávézó és étterem;
- Paligo palataa – Palics, étterem;
- Pub Palić – Palics, pizzeria;
- Borsalino – Palics, pizzeria;
- Vila Viktorija Plus – Palics, étterem;
- Halászcserda – Palics, halétterem;
- Férfi strand – Palics, cukrászda és kávézó;
- Kapetanski rit – Palics, halétterem;
- Paprika csárda – Palics, halétterem;
- Ábrahám – Palics, hagyományos étterem;
- Jelen Salaš – Palics, tanya, étterem;
- Gulyás csárda – Ludasi sor, csárda;
- Hedera – Hajdújárás, étterem;
- Jazzik – Hajdújárás, kávézó és étterem;
- Origo büfé – Királyhalom, büfé;
- Salaš Kovač 1920 – Nosza, hagyományos tanyasi gazdaság.

A kiváló bor- és gasztronómiai kínálat mellett a szálláshely-kapacitások is az útvonalak fontos elemét képezik. Bár Szabadkán számos, különböző kategóriájú szálláshely működik, ezek közül csak kevés fordít külön figyelmet a kerékpáros turisták igényeire. Jelenleg egyik szálláshely sem felel meg maradéktalanul mindazon követelményeknek és minőségi elvárásoknak, amelyeket a kerékpárosbarát szálláshelyekkel szemben támasztanak. Ezért indokolt, hogy a jövőben nagyobb hangsúlyt kapjon a kerékpárosbarát szálláshelyek fejlesztése. Szabadka **Város** Idegenforgalmi Szervezete naprakész nyilvántartást vezet a minő-

sített szálláshelyekről. A kerékpáros turisták a Városházán működő turisztikai információs irodában részletes tájékoztatást kaphatnak a rendelkezésre álló szálláslehetőségekről. Az alábbi szálláshelyek **részben megfelelnek a kerékpárosbarát** (bike friendly) szolgáltatások követelményeinek:

- Vila Larus – rendkívül népszerű szálláshely; kerékpárkölcsonzést biztosít, biztonságos kerékpártárolóval rendelkezik, valamint **szervezett kerékpártúrákat kínál a Palicsi-tó körül**;
- Navigator – zárt kerékpárparkolóval, úszómedencével és gondozott kerttel rendelkezik, **és könnyen elérhető** a tó körüli kerékpárutak;
- Hotel Vila Majur – kerékpárkölcsonzési lehetőséget biztosít vendégei számára;
- Galleria Hotel – az épületben **kerékpárokat** és kerékpáros felszerelést kínáló szaküzlet üzemel;
- Artist Hotel – biztonságos elhelyezést kínál a kerékpáros turisták számára;
- Put svile Hostel – zárt és biztonságos kerékpártárolót biztosít; a kerékpáros turisták körében kedvelt szálláshely;
- Panorama Panzió – kerékpárparkolót, szaunát és úszómedencét kínál;
- Rooms Kod Simketa – udvari kerékpárparkolóval rendelkezik.

A kerékpáros turisták számára kiemelten fontos, hogy könnyen hozzáférjenek a kerékpárszervizekhez, a kerékpáros szaküzletekhez, valamint a kerékpárkölcsonzési lehetőségekhez, hiszen egy hosszabb túra során bármikor adódhatnak váratlan műszaki problémák. Szabadkán és Palicson több helyen is lehet kerékpárt bérelni, emellett működik a városi SUBike közbringarendszer is.

A városban több kerékpárszerviz áll a kerékpárosok rendelkezésére:

- Capriolo Centar Subotica – Corvin Mátyás utca 17.;
- EURO-BIKE – kerékpárszerviz és alkatrész-szaküzlet, Jovan Zmaj utca 6.;
- Venera Bike – kerékpárüzlet és szerviz, Matija Gubec utca 1.;
- Bike Spot (Mega Favorit) – hagyományos és elektromos kerékpárok szervizelése, Joó Lajos utca;
- Huszli Gyuris Miklós – magán kerékpár- és motorkerékpár-szerviz, Zentai út 92.;
- Mega Favorit Palics – kerékpár-értékesítő és bemutatóterem, Horgosi út 106.
- A SUBike palicsi állomása, a Női strand közelében - kisebb javítások, kerékpárkölcsonzés és turisztikai információk.

Mivel Szabadka hagyományosan kerékpáros város, ahol a helyi lakosság körében a kerékpározás mindennapos közlekedési forma, és a város célja egyre több külföldi kerékpáros turista fogadása, a jövőben kiemelt figyelmet kell fordítani a kerékpárosokat kiszolgáló infrastruktúra és szolgáltatások további fejlesztésére.

III. FEJEZET



3. A projekt keretében kialakított helyi kerékpáros útvonalak marketingje

3.1. Online és offline marketing, kerékpárosbarát (bike friendly) szolgáltatók, az OPTI-BIKE márka

A helyi kerékpáros útvonalak hosszú távú fenntarthatósága szorosan összefügg azok folyamatos marketingjével, az útvonalak népszerűsítésével, az információs táblák karbantartásával, a kerékpáros turistákra vonatkozó adatok elemzésével, a kerékpáros forgalomszámlálók működésének felügyeletével, a szolgáltatókkal való együttműködéssel, valamint a kerékpárosbarát (bike friendly) szolgáltatások folyamatos fejlesztésével. Ennek érdekében célszerű létrehozni az útvonalak működtetéséért felelős menedzsmentet, vagy a feladatokat a helyi önkormányzat, a turisztikai szervezet, illetve a kistérség menedzsmentjének hatáskörébe delegálni.

A marketingtevékenységnek több szempontból is választ kell adnia a helyi útvonalakon működő szolgáltatókkal szemben támasztott látogatói elvárásokra. A szolgáltatásoknak:

- meg kell felelniük a funkcionális elvárásoknak, vagyis biztosítaniuk kell a szolgáltatások megfelelő minőségét, a biztonságot, a kényelmet és az ár-érték arányt;
- ki kell elégíteniük a látogatók érzelmi elvárásait, vagyis élményeket, új tapasztalatokat és változatosságot kell nyújtaniuk;
- meg kell felelniük az értékalapú elvárásoknak, amelyeket a táj, a sokszínűség és az újdonság élménye határoz meg;
- fel kell kelteniük azok érdeklődését is, akik eredetileg nem tervezték a helyi útvonalak felkeresését vagy valamely szolgáltatás igénybevételét.

A turisztikai termék piaci pozicionálását a marketingmix (7P) elemeinek alkalmazásával lehet megvalósítani. A marketingmix folyamatos optimalizálása azt jelenti, hogy a turisztikai terméket állandóan a látogatók igényeihez és elvárásaihoz igazítják, folyamatosan figyelemmel kísérik a szolgáltatás minőségét, és a kínálatot olyan irányban fejlesztik, amely egyedi, könnyen felismerhető arculatot biztosít számára.

Az OPTI-BIKE útvonalakat használó kerékpáros turistáknak és a helyi lakosságnak számos tekintetben hasonlóak az igényeik, ezért a marketingmix elemeinek egyidejűleg mindkét célcsoport elvárásait ki kell szolgálniuk. A turisztikai termék kialakítása során a szolgáltatók – elsősorban a magáncégek – marketingtevékenységének ki kell terjednie a mikrodesztináció menedzsmentjére:

- egyértelmű útvonalak, a meglévő útvonalak és kerékpárutak hálózati kapcsolatai, körútvonalak és azok kombinálhatósága
- a legrövidebb, biztonságos és akadálymentes útvonalak
- közvetlenül a természetbe vezető kerékpárutak és megfelelő jelzőrendszer
- az útvonalak járhatósága kedvezőtlen időjárási körülmények között, a közösségi közlekedéssel történő visszatérés lehetőség
- szervizszolgáltatások, szálláshelyek, vendéglátás, egészségügyi és egyéb ellátás.

A mikrodesztináció marketingjének és a szolgáltatók marketingtevékenységének összehangolásával az alábbi célok érhetők el:

- a szükséges információk könnyű hozzáférhetősége
- a helyi útvonalak és a mikrodesztináció ismertségének növelése
- a kerékpáros turisták számának fenntartható növelése, a természeti környezet túlterhelése nélkül.

A helyi útvonalakon áthaladó kerékpárosok számát kerékpárforgalom-számláló berendezések segítségével célszerű nyomon követni. Az így nyert adatok lehetővé teszik, hogy a marketing- és fejlesztési döntések valós tényeken alapuljanak, valamint segítséget nyújtanak annak meghatározásában, hogy mely területeken szükséges módosításokat végrehajtani vagy mely kommunikációs csatornákat kell erősíteni.

A kerékpáros turistáknak szóló marketingkommunikáció egyik legfontosabb eleme a kerékpárosbarát szolgáltatások hangsúlyozása. Ezeknek folyamatosan magas színvonalon kell működniük, és jól látható módon kell megjeleníteniük a kommunikációban. A szállásnyújtáson és étkeztetésen túl a következők:

- biztonságos kerékpár- és felszereléstárolás
- a kerékpáros ruházat mosása és szárítása
- kerékpármosás és kisebb javítások
- a célcsoport igényeire szabott turisztikai információk.

A kerékpáros turisták többféle szempont szerint csoportosíthatók: a használt kerékpár típusa, a származási régió szerint, vagy annak alapján, hogy az év melyik szakában utaznak, hogy az egyéni vagy a csoportos utazást részesítik-e előnyben, illetve hogy valamely kerékpáros egyesület tagjaiként vagy önállóan érkeznek-e. A kerékpárosbarát marketing kialakításának valamennyi célcsoport igényeit figyelembe kell vennie.

A kerékpáros turisták megszólításában kiemelkedő szerepet kapnak az online marketingeszközök. Célszerű valamennyi rendelkezésre álló digitális csatorna alkalmazása, mint: a közösségi médiafelületek, tematikus platformok, a projekt, a szolgáltatók, a turisztikai szervezet, az önkormányzat és az érintett közintézmények honlapjai, a kerékpáros turizmusra szakosodott weboldalak, QR-kódok, bloggek és influenszerek, promóciós videók, hirdetések, fényképes és videós tartalmak és mindazon kommunikációs eszközök, amelyeket már sikeresen alkalmaztak az OPTI-BIKE 1 és OPTI-BIKE 2 projektek során.

Az offline marketing eszközei közé tartoznak: a sajtóinterjúk, információs táblák, turisztikai vásárok, a szolgáltatók promóciós ajándéktárgyai, plakátok és szórólapok, nyomtatott kiadványok és azok terjesztése, térképek, hírlevelek, kreatív foglalkozások és workshopok. Különösen **érdekesek** be a városban és a határon túli partnertelepüléseken megrendezett számos kulturális és turisztikai rendezvény, amelyek kiváló alkalmat kínálnak a promóciós anyagok terjesztésére és az útvonalak népszerűsítésére.

Az online és offline marketingtevékenységek összehangolt alkalmazása biztosítja a különböző célcsoportok hatékony elérését.

Az OPTI-BIKE márka már rendelkezik egy jól felismerhető logóval, amely az OPTI-BIKE 1 és OPTI-BIKE 2 projektek során vált ismertté, és amelyre az OPTI-BIKE 3 projekt is épít. A helyi útvonalhálózat jelölése valamennyi információs táblán és marketinganyagban ezt a logót használja és ajánlott, hogy a kerékpáros turistákat kiszolgáló vállalkozások sajátjuk mellett szintén alkalmazzák az OPTI-BIKE logót. A szolgáltatóknak a jövőben törekedniük kell arra, hogy szolgáltatásaik valóban kerékpárosbaráttá váljanak, hiszen az OPTI-BIKE márka csak akkor kelthet bizalmat, ha mögötte egységesen magas szolgáltatási színvonal áll. Ez növeli az útvonalak láthatóságát, felismerhetőségét és könnyebb követhetőségét a kerékpáros turisták számára.

Az OPTI-BIKE márkának a helyi útvonalak egyedi hangulatát és mindenekelőtt a térség sajátos szellemiségét kell közvetítenie. A promóciós anyagokkal találkozó kerékpáros turistában az alábbi érzéseket kell felidézni:

- kíváncsiságot és a felfedezés örömét
- inspirációt az útvonalak mentén rejlő értékek megismerésére
- lelkesedést a különböző tájak és élmények felfedezése iránt
- az egyediség érzését, ugyanakkor az otthonosság élményét is.

A márka nem csupán vizuális arculatból, vagyis logóból áll, hanem magában foglalja a szlogent, a hangazonosító elemeket (jingle), a szimbólumokat és minden olyan kommunikációs elemet, amely felismerhetővé teszi. A jól felépített márka a turisták számára előre jelzi a várható szolgáltatási színvonalat, a megbízhatóságot és az utazás biztonságát, ezáltal csökkenti a rossz döntés kockázatát. A helyi kerékpáros útvonalak turisztikai termékként történő piaci pozicionálása nagymértékben a márka erején alapul. A márka azoknak az élményeknek és asszociációknak az összessége, amelyek a kerékpáros turistát a helyi útvonalakon átélhető, rendkívül változatos élmények felé vezetik. Mivel ezek az élmények célcsoportonként és érdeklődési körönként eltérőek lehetnek, ajánlott, hogy a helyi útvonalak menedzsmentje folyamatosan gondozza, népszerűsítse és szükség esetén megújítsa az OPTI-BIKE márkát.

3.2. PR és egyéb marketingeszközök

A PR (public relations) tevékenység olyan kommunikációs eszközrendszer, amely a hagyományos marketingkampányokhoz képest általában kisebb pénzügyi ráfordítást igényel, ugyanakkor hatékonyan járul hozzá a helyi kerékpáros útvonalak ismertségének növeléséhez. A PR-eszközök közé tartoznak mindazok a programok és kezdeményezések, amelyek a helyi útvonalak népszerűsítését szolgálják, például tanulmányutak szervezése újságírók, médiaszereplők, utazásszervezők, turisztikai ügynökök, beutaztató utazási irodák, bloggerek és influenszerek számára. Ide tartoznak a kerékpáros turisták által megosztott élménybeszámolók, interjúk és személyes történetek is. A PR-tevékenység elsődleges célja, hogy pozitív képet alakítson ki a helyi kerékpáros útvonalakról, erősítse a mikrodesztináció kedvező megítélését, valamint jól felismerhető arculatot építsen ki a nyilvánosság és a kerékpáros turisták körében. Tudatosan megtervezett kommunikációs tevékenységről van szó, amelynek célja, hogy a közvéleményt megalapozott információk alapján formálja.

A kerékpáros turizmusban eredményesen alkalmazható PR-eszközök a PENCILS angol betűszó (Kotler, 2005) alapján a következők:

P (publications) – turisztikai prospektusok, kiadványok, rendezvénybeszámolók

E (events) – rendezvények, események

N (news) – **hírek, történetek a desztinációról** és a helyi útvonalak érdekességeiről

C (community) – a közösség igényeit szolgáló programok és kezdeményezések az útvonalak mentén

I (identity) – a mikrodesztináció arculata és minden olyan promóciós elem, amely a kerékpáros turisták számára készül

L (lobbying) – lobbizás a helyi útvonalakat érintő kedvezőtlen hatások mérséklésére, különösen a tájkép megóvása szempontjából

S (social responsibility) – a jó hírnév erősítését szolgáló társadalmi felelősségvállalási programok, és az útvonalak infrastruktúrájának és utcabútorainak fenntartása.

A gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy azok a mikrodeshztinációk működnek sikeresen, amelyek PR-tevékenységüket összehangolják a helyi szolgáltatókkal, különösen a speciális érdeklődésű célcsoportok – így a kerékpáros turisták – megszólítása érdekében. Ezért ajánlott, hogy a mikrodeshztináció folyamatosan alkalmazza a PR-eszközöket, mivel azok viszonylag alacsony költség mellett, mérsékelt erőforrás-ráfordítással is jelentős eredményeket érhetnek el.

A PR mellett napjaink legfontosabb marketingeszközeit az internetalapú marketing jelenti. Ez nem csökkenti a hagyományos marketing jelentőségét, azonban a kerékpáros turisták – különösen a fiatalabb generáció – számára az utazások tervezése során az internet az elsődleges információforrás.

A legfőbb kommunikációs csatornát az online marketingkampányok jelentik, amelyek különböző digitális platformokon valósíthatók meg. A lehetséges opciók:

A Google Ads a kerékpáros turista úti cél-keresési szándékára épül.

Az alkalmazható kampánytípusok:

- Keresési hirdetések (Search Ads), például: „helyi határon átnyúló kerékpáros túrák az EuroVelo 13 útvonal mentén”,
- Bannerhirdetések (Banner Ads): vizuális hirdetések kerékpáros turizmussal foglalkozó portálokon és blogokon, az OPTI-BIKE márka egységes arculatával
- YouTube-hirdetések (video hirdetések), inspiráló videók az OPTI-BIKE 3 útvonalainak látnivalóiról, amelyek érzelmi kötődést alakítanak ki a leendő látogatókban
- Meta Ads (Facebook és Instagram), a hirdetés megjeleníthető azok számára, akik korábban már felkeresték az útvonal vagy valamely szolgáltató honlapját, ezzel ösztönözve őket a foglalásra vagy az utazás megtervezésére. A Meta-platform különösen alkalmas vizuális élményekre épülő turisztikai hirdetésekhez. Az alkalmazható kampányformák:
 - képes és videós hirdetések, az útvonalakat bemutató fotógalériák és prezentációk
 - a Story and Reels hirdetések rövid történetek és üzenetek a fiatalabb célcsoport megszólítására
 - rendezvények, fesztiválok és szabadtéri programok népszerűsítése
 - közvetlen e-mail kampányok egyéni kerékpáros turisták számára
 - TikTok hirdetések -ez jelenleg az egyik leghatékonyabb platform a 18–35 év közötti kerékpáros turisták elérésére, rövid, élményalapú videók
 - dinamikus Tik Tok videós formátumok;
 - In-Feed hirdetések (a felhasználók hírfolyamában megjelenő 15–30 másodperces videók), amelyek közvetlenül az útvonalak honlapjára vagy valamely szolgáltató foglalási felületére irányíthatják az érdeklődőket
 - TopView hirdetések (amelyek az alkalmazás megnyitásakor elsőként jelennek meg), fizetősek és drágábbak, a videónak különösen érdekesnek kell lennie, amely elsőként jelenik meg a TikTok megnyitásakor. Különösen alkalmasak kampányok indítására,
 - Spark Ads, fizetett hirdetések, amelyek meglévő, a témához kapcsolódó TikTok-videók kiemelésével működnek, és kiváló lehetőséget biztosítanak influenszerekkel, helyi idegenvezetőkkel vagy utazási blogerekkel való együttműködésre.
 - A mesterséges intelligencia alkalmazása a marketingben: Segítségével nagy mennyiségű adat elemezhető, például: a honlapok látogatottsági statisztikái, a közösségi médiafelületeken végzett felhasználói interakciók, az e-mail kampányok eredményei, az online foglalási rendszerek adatai. Az AI-algoritmusok képesek meghatározni többek között: mely országokból érkeznek a kerékpáros turisták, mely korosztályhoz tartoznak, mely helyi útvonalak iránt mutatkozik a legnagyobb érdeklődés. Az így nyert adatok alapján a marketingüzenetek és kampányok pontosabban célozhatók, növelhető azok hatékonysága, miközben a reklámköltségek csökkenthetők. Ez a megközelítés lehe-

tővé teszi, hogy a marketingüzenet és az értékesítési kampányok valóban hatékonyak legyenek. A mesterséges intelligencia által feldolgozott információk segítségével az útvonalak vagy a desztináció menedzsmentje időben felismerheti a határon átnyúló kerékpáros turizmus piaci trendjeit.

3.3. A túraútvonalakon alkalmazható piktogramok és információs táblák

A piktogramok egyszerű grafikai szimbólumok, amelyek meghatározott információt, útmutatást vagy figyelmeztetést közvetítenek szöveges magyarázat nélkül. Legnagyobb előnyük, hogy nemzetközileg könnyen értelmezhetők, mivel a megjelenített tárgy vagy cselekvés vizuális hasonlóságára épülnek, és nem kötődnek egyetlen beszélt nyelvhez sem. Széles körben alkalmazzák őket közterületeken, termékcsomagolásokon, a technológia különböző területein, a közlekedésben, a biztonságtechnikában és számos más területen. Általában egyszerű, stilizált, jól felismerhető jelek, amelyek kontrasztos színeikkel könnyen észrevehetők. A jelrendszer gyökerei az emberiség legősibb írásrendszereihez nyúlnak vissza. Az egyes jelek eredetileg eseményt, történetet vagy gondolatot fejeztek ki, mint az egyiptomi hieroglifák, a sumér írás vagy más ókori civilizációk írásrendszerei.

A kerékpáros útvonalakon alkalmazott piktogramok, különösen a természeti környezetben vezető túraútvonalakon, elsősorban a **tájékozódást, az útvonal nehézségi fokának jelzését**, valamint a kerékpárosok **biztonságát** szolgálják. A legtöbb ilyen jelzés szabványosított, hogy a különböző országokból érkező látogatók is könnyen értelmezni tudják, mint az EuroVelo útvonalak jelzései, amelyek közül különösen fontosak az útvonal nehézségi szintjét jelző piktogramok. Ezeket a piktogramokat rendszerint fa- vagy fémoszlopokra, információs táblákra, illetve útjelző oszlopokra helyezik ki. A szabványos navigációs jelzések mellett számos olyan, nem szabványos piktogram is létezik, amelyeket helyi sajátosságok, illetve egyesületek, projektek vagy természetvédelmi területek elképzelései szerint alakítottak ki.

A fehér alapon ábrázolt kerékpár a kerékpárút vagy kerékpáros útvonal általánosan elfogadott jelölése. A kerékpár szimbóluma mellett gyakran szerepel az útvonal száma (például: „1. útvonal”), amely megkönnyíti a térképen történő tájékozódást. A haladási irányt nyíl jelzi, míg az ívelt nyíl éles kanyarra vagy irányváltoztatásra figyelmeztet.

Az EuroVelo logó: a sárga csillagokkal díszített kék kör és az útvonal száma – az európai kerékpárút-hálózat valamely szakaszát jelöli.



Forrás: saobracajnikozakovi.com

Szerbiában – beleértve a kerékpáros útvonalakat is – a turisztikai jelzőrendszert a turisztikai jelzésekről szóló szabályzat (Pravilnik o turističkoj signalizaciji) előírásainak megfelelően alakították ki. Vajdaság területén a Vajdasági Kerékpáros Szövetség az EuroVelo 6., 11. és 13. útvonal mentén, saját projektje keretében helyezett ki EuroVelo információs táblákat, így a városban és környékén ma is számos jól felismerhető tájékoztató tábla található.

A hegyvidéki turistautakon alkalmazott piros-fehér turistajelzések a síkvidéki erdőkben is előfordulnak, és bizonyos szakaszokon egybeeshetnek a kijelölt kerékpáros útvonalakkal.

A kerékpáros útvonalak mentén a kapcsolódó szolgáltatásokat jelző piktogramok is megtalálhatók, például:

- **villáskulcs:** önkiszolgáló kerékpár-javító állomás,
- **villám/akkumulátor:** elektromos kerékpárok töltőállomása,
- **pad/fa:** pihenőhely vagy kilátópont,
- **áthúzott kerékpár:** tilos a kerékpáros közlekedés (általában természetvédelmi vagy biztonsági okokból).

Szintén széles körben alkalmazott jelzések utalnak többek között: szálláshelyekre, vendéglátóhelyekre, gyógyszertárra, sürgősségi ellátásra, kempingekre, rendőrségre, tavakra és vízre stb.

Az OPTI-BIKE 1, 2 és 3 projektek saját piktogrammal, illetve logóval rendelkeznek, amelyet egységes arculati elemként ajánlott valamennyi információs táblán és a helyi útvonalak jelölésén alkalmazni.

Az alábbiakban néhány, a régióban alkalmazott piktogram és grafikai megoldás szolgálhat példaként és inspirációként:



LEGEND



Shower
Hot water



Wash basin
Hot water



Toilet



Electrical
Connections



Motorhome
pitches



Tent
pitches



Pets
Welcome



Children's
Playground



Parking



Marked
Pedestrian
Paths



Wineries



Wine
Tasting



IV. FEJEZET



4. Következtetések és ajánlások

1. Az OPTI-BIKE 3 projekt az OPTI-BIKE 1 és 2 projektek folytatása. Fő célja a kistérségi kerékpárút-hálózat további infrastrukturális fejlesztése és a határon átnyúló mikrokesztinációk összekapcsolása. A projekt kiemelt eleme a tematikus kerékpáros turisztikai útvonalak kialakítása. A projektet a fenntartható fejlődés tágabb koncepciója keretezi, különös tekintettel a városi közlekedés fejlesztésére és a kerékpározás szerepének erősítésére, nem csupán közlekedési eszközként, hanem önálló turisztikai termékként, vagyis a kerékpáros turizmus részeként. A városi közlekedés tudományos és szakmai alapelveire építve a tanulmány első fejezete átfogóan bemutatja, hogy a kerékpározás a helyi fejlődés meghatározó eleme.
2. A kerékpáros turizmus, mint a szabadidő aktív és rekreációs eltöltésének egyre népszerűbb formája, folyamatos fejlődést mutat, amihez az EURO VELO kerékpárút-hálózat is jelentősen hozzájárul.
3. A tanulmány igazolja azt a hipotézist, hogy a határ mindkét oldalán rendelkezésre állnak azok a természeti, tárgyi, szellemi, történelmi és hagyományőrző értékek, amelyek alkalmasak a kerékpáros turizmus fejlesztését szolgáló turisztikai potenciál hasznosítására.
4. A tanulmány négy tematikus útvonalat és azok több változatát dolgozza ki, amelyek alkalmasak a LOHAS kerékpáros turisták, valamint a helyi határ menti lakosság eltérő érdeklődési körének kielégítésére. Az útvonalak mentén található számos látnivaló lehetőséget kínál új ismeretek megszerzésére, egyéni felfedezésekre, valamint a különböző természeti és kulturális környezetben való kikapcsolódásra és pihenésre.
5. A térség rendelkezik olyan szálláshelyekkel, valamint gasztronómiai és borászati kínálatokkal, amelyet a kerékpáros turisták igénybe vehetnek. Javasolt azonban, hogy az OPTI-BIKE projekt következő fejlesztési szakaszaiban külön figyelmet fordítsanak azon szolgáltatók képzésére, akik szolgáltatásaikat a kerékpáros turisták speciális igényeihez kívánják igazítani, a kerékpáros turizmus nemzetközi minőségi követelményeinek, és az EURO VELO **hálózatban** működő szolgáltatók tapasztalatainak megfelelően. A jelenlegi szolgáltatói kínálat még nem felel meg teljes mértékben a kerékpárosbarát minősítési követelményeknek.
6. A projekt láthatósága érdekében alkalmazni kell valamennyi rendelkezésre álló marketingeszközt és PR-tevékenységet, és a kommunikációs felületeken közzétett információkat folyamatosan frissíteni kell.
7. A projekt saját logóval rendelkezik, amelynek következetes használata hozzájárul egy erős márkakialakításához, és elősegíti, hogy a célcsoportok könnyen azonosítsák a kerékpáros útvonalakat és a kistérséget.
8. Javasolt a projekt kerékpáros útvonalainak kezelésére egy, a helyi önkormányzat keretében működő menedzsment létrehozása, amely folyamatosan működteti az útvonalakat, vizsgálja a kerékpáros turisták elégedettségét, ellenőrzi a szolgáltatások minőségét, valamint az útvonalakon elhelyezett táblák és egyéb bútorzat állapotát, kezeli az adatokat és információkat, fejleszti a projektmárkát, és javaslatokat terjeszt fel a határon átnyúló kerékpáros turizmus további fejlesztését illetően.
9. A kerékpáros turizmus Európa-szerte tartós növekedési tendenciát mutat. A kistérség bekapcsolódása ebbe a fejlődési folyamatba időben felismert lehetőség, amely várhatóan jelentős mértékben hozzájárul a határ menti mikrokesztinációk gazdasági fejlődéséhez.
10. A kerékpárutak kiépítésének köszönhetően a határ menti térség lakossága közötti kapcsolatok egyszerűbbé, könnyebben elérhetővé, vonzóbbá és tartalmasabbá váltak.

V. FEJEZET



5. Szakirodalom

1. Fostering enhanced ecotourism planning along the Eurovelo cycle route network in the Danube region, EcoVeloTour DTP-055-2.2; Finansijer: Interreg Danube Transnational Programme
2. Gordana Prčić Vujnović: Korzó Szabadka, Milko egyesület 2023
3. <https://gradsubotica.co.rs/tri-price-o-sokolskom-domu/>
4. <https://visitsubotica.rs/sta-videti/secesijski-objekat/palata-rajhl-ferenc/>
5. <https://bookaweb.com/sr/ad/1979>
6. <http://www.heritage-su.org.yu/sr/popis/index>.
7. <https://www.subotica.com/vesti/zavicajna-istorija-veoma-vazna-id17958.html>
8. https://sr.wikipedia.org/sr-el/%D0%93%D1%80%D0%B0%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8_%D0%BC%D1%83%D0%B7%D0%B5%D1%98_%D0%A1%D1%83%D0%B1%D0%BE%D1%82%D0%B8%D1%86%D0%B0
9. http://podaci.com/_gRoute/_Vikend-u-opstini-Subotica-51547.php
10. <https://www.gf.uns.ac.rs/~zbornik/doc/ZR18.10.pdf>
11. <https://korzoportal.com/viktorija-aladzic-najveci-suboticki-graditelj-titus-mackovic/>
12. <https://manager.ba/vijesti/samo-jednom-dijelu-turizma-otvorilo-se-tr%C5%BEi%C5%A1te-vrijedno-44-milijarde-eura>
13. https://sr.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%9A_%D0%BD%D0%B0_%D0%9F%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%9B%D1%83
14. <http://palic.org/letnjapozornica>
15. <https://visitpalic.rs/dozivate-palic/palicka-setnja/>
16. <https://www.dvorciserbije.rs/ingus-hajdukovo/?pismo=lat>
17. <https://palic-ludas.rs/index/page/id/86/lg/sr#main>
18. <https://suistorija.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/01/broj-18-za-internet.pdf>
19. <https://www.maglocistac.rs/kultura/prostor-u-kom-se-rada-znanje-letnji-bioskop-na-kelebiji-mesto-ideja-i-kreativne-umetnosti-foto>

20. <http://ujkor.hu/content/kelebia-egy-hatarkozseg-szuletese-1918-1925>
21. <https://www.subotica.com/vesti/dren-u-soku-od-grozdja-i-brasno-od-bankuti-psenice-zaboravljene-vrste-opstaju-kroz-organsku-proizvodnju-porodice-berenji-id49032.html>
22. <https://www.visitmorahalom.hu/sr/znamenitosti-1/cudnovata-livada-u-asothalomu#:~:text=Na%20delu%20livade%20gde%20ima%20vi%C5%A1e%20peska,stazi%20Livada%20%C4%8Cuda%2C%20gde%20%C4%8Ddari%20podru%C4%8Dja%20prezentuju>
23. <https://asotthalom.hu/>
24. <https://funiq.hu/1462-tompa>
25. [https://alliancease.com/mountain-bike-trail-difficulty-rating-system/#:~:text=Easiest%20\(white%20circle\)%20Easy%20\(green%20circle\)%20More,black%20diamon](https://alliancease.com/mountain-bike-trail-difficulty-rating-system/#:~:text=Easiest%20(white%20circle)%20Easy%20(green%20circle)%20More,black%20diamon)
26. Filip Kotler, Ferrari report 2005; <https://www.coursehero.com/file/p200o58/The-instruments-of-Public-Relations-The-acronym-PENCILS-The-analysis-of-the/>

PIACELEMZÉS, VALAMINT A KERÉKPÁROS TURIZMUS ÉS AZ EUROVELO 13 ÚTVONAL MENTI TURISZTIKAI TERMÉK MÁRKAFEJLESZTÉSE AZ OPTI-BIKE 3 PROJEKT KERETÉBEN

A tanulmány szerzői:

mgr. Lányi Hnis Izabel

dr. Fazekas Tibor

Fordította:

Nagy Izabella

Műszaki szerkesztő:

Lackó Lénárd

JOGI NYILATKOZAT

Ez a dokumentum az Európai Unió pénzügyi támogatásával valósult meg a Interreg VI-A IPA Magyarország-Szerbia együttműködési program által. A dokumentum tartalmáért teljes mértékben Szabadka Város vállalja a felelősséget, és az semmilyen körülmények között nem tekinthető az Európai Unió és/vagy a programot Irányító Hatóságnak állásfoglalását tükröző tartalomnak.

