

Budapest vizsgálata belföldi kerékpáros turisztikai desztinációként¹

Analysing Budapest as a domestic cycling tourism destination

Szerzők: Molnár Bálint² – Munkácsy András³ – Jászberényi Melinda⁴

A kerékpározás népszerűsége a Covid19-járvány korlátozásainak pozitív mellékhatásaként világszerte megnőtt. A tendencia magas potenciált hordoz az élhető városi mobilitás és a fenntartható turizmus térnyeréséhez. Tanulmányunk Budapestet mint belföldi turisztikai desztinációt vizsgálja, a kerékpáros infrastruktúra megítélésére fókuszálva. Kérdőíves kutatásunk 112 kitöltő válaszait tartalmazza. A mintát Budapest és környékének lakosai, illetve vidéki lakosok körére bontottuk. Az eredmények alapján Budapest mint aktív turisztikai desztináció megítélése a vidéki kitöltők körében kedvezőtlenebb, elsősorban a megközelíthetőség és az élményigéret kapcsán. A válaszok alapján a főváros vonzerejének növelése érdekében az infrastruktúra minősége, a járműforgalom volumene és a kerékpárosbarát szolgáltatások köre sürget beavatkozást, fejlesztést.

The popularity of cycling has increased worldwide as a positive consequence of the Covid 19 pandemic. This trend holds significant potential for the advancement of liveable urban mobility and sustainable tourism. Our study examines Budapest as a domestic cycling tourism destination, with a focus on evaluating cycling infrastructure. Our questionnaire-based research includes responses from 112 participants. We took a sample of residents of both Budapest and its surrounding areas and of rural residents. Based on the results, the perception of Budapest as an active tourist destination is less favourable among rural respondents, primarily concerning accessibility and the promise of the experience. According to the responses, to enhance the capital's attractiveness, intervention and development are needed in the quality of the infrastructure, the volume of road traffic and the scope of bicycle-friendly services.

Kulcsszavak: kerékpáros turizmus, belföldi turizmus, infrastruktúra, intermodalitás, Budapest.
Keywords: cycling tourism, domestic tourism, infrastructure, intermodality, Budapest.

1. Bevezetés, a téma aktualitása

A Covid19-világjárvány megjelenésével az aktív mobilitás és turizmus altermékeként világszerte jelentősen emelkedett a kerékpározók száma. A szakembereket a járványtól függetlenül is elkezdte foglalkoztatni a felfutó kerékpáros trend közép- és hosszútávú fenntartása, ugyanis a városi közlekedésfejlesztésben a környezetet nem

terhelő kerékpározás és gyaloglás népszerűsége kritikus szempont lehet a fenntartható városi mobilitás, a korszerű infrastruktúrafejlesztés és az élhető városi terek kialakítása érdekében (BRIT KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM 2020).

A kerékpáros mobilitás széles körű elterjedéséből a turisztikai iparág környezeti szempontból sokat nyerhet, hiszen a közforgalmú közlekedés intermodális lehetőségeivel kombinálva jelentősen csökkentheti az utazások ökológiai és széndioxid-lábnyomát, illetve hozzájárulhat a természet regenerációjához is (WESTON et al. 2012, TORNOW 2021a). A kerékpáros turizmus magas fenntarthatósági potenciálja az optimális

¹ 36. OTDK Közgazdaságtudományi Szekció, Turizmus - Kelet-középeurópai országok turizmusa tagozat, I. helyezett. OTDK dolgozat címe: *Budapest mint belföldi kerékpáros turisztikai desztináció vizsgálata*. Témavezetők: Jászberényi Melinda, Munkácsy András

² egyetemi hallgató, Budapesti Corvinus Egyetem, balintmolnar@outlook.com

³ tudományos főmunkatárs, kutatóközpont-vezető, KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet, Közlekedésfejlesztési Kutatóközpont, munkacsy.andras@kti.hu

⁴ tanszékvezető egyetemi docens, Budapesti Corvinus Egyetem, jaszberenyi@uni-corvinus.hu

erőforrás-felhasználásban rejlik (ORIHUEL 2021). Ez nemcsak az infrastruktúra újrahasznosítására (például a felhagyott vasúti pályák kerékpárutakká alakításával) és többcélú felhasználására (például az erdészeti, mezőgazdasági utak kerékpározhatósága esetén) vezethető vissza, hanem az útvonalak többretű felhasználhatóságának is köszönhető, azaz egyszerre válhat színterévé a közlekedésnek, a szabadidős turizmusnak és a rekreációnak is (LUMSDON 2000, MUNKÁCSY et al. 2020). Erre Budapesten is számos példát találhatunk, mint az egykori 43-as jelzésű, nagytérenyi villamos nyomvonalán kialakított kerékpárút vagy a Rákospatak mentén tervezett ökoturisztikai folyosó. A *lassú turizmus* jegyében (PÉCSEK 2014) a kerékpározás javítja a vidéki kapcsolatokat (HAN et al. 2020), fokozza az elérhetőséget (MISKOLCZI et al. 2020), egyediséget vihet a városnéző turizmusba, a fogyasztók eloszlásának növelésével elősegíti a turizmus decentralizációját, csökkentheti a szezonális negatív hatásait (FARKAS-BALOGH 2001), fellendíti és védi az autentikus helyi, illetve regionális gazdaságokat, valamint közösségeket és önmagában magas fogyasztói elégedettséget generál (WESTON et al. 2012). Budapest szempontjából a lassú turizmus térnyerése a tempója révén növelheti az átlagos tartózkodási időt, támogathatja a belföldi turisták magasabb arányú megjelenését, és csökkentheti a belföldi utazásokhoz kapcsolódó forrásigényt (PÉCSEK 2014), ezzel pedig javíthatná a főváros belföldi turisztikai megítélését. Nem mellékes az átfogó hatása a közlekedési szokásokra sem (JÁSZBERÉNYI-KOTOSZ 2009).

A kutatásunk elsősorban arra keresi a választ, hogy a hazai kerékpáros turisták és az aktív turisták köre mennyiben azonosítja Budapestet a kerékpározással, illetve ennek milyen az infrastrukturális háttere, a turisztikai létjogosultsága a magyar fővárosban. Ennek vizsgálata érdekében a következő kutatási kérdéseket állapítottuk meg:

K1: *Mivel magyarázható a vidéki turisták körében Budapest mint turisztikai desztináció alacsony éves belföldi vendégéjszaka-száma?*

K2: *Budapest kerékpáros turisztikai infrastruktúrája milyen feltételek esetén kínálna megfelelő alapot a belföldi aktív turisztikai fogyasztók kiszolgálására? Milyen feltételek esetén lehet a kerékpározás Budapest mint belföldi desztináció kiemelkedő kitörési pontja?*

E kérdések megválaszolása érdekében az elméleti felvezetés után kérdőíves megkérdezéssel alapuló vizsgálatot mutatunk be.

2. Elméleti háttér

2.1. A KERÉKPÁROS TURIZMUS ELHELYEZKEDÉSE AZ AKTÍV TURIZMUS RENDSZERÉBEN

Az élményalapú turisztikai keresletre egyedi tevékenységek széles kínálatával válaszoló aktív turizmus jelenkori reneszánsza a hétköznapokba integrálódott motorizáció (SULYOK-MAGYAR 2014) és a technológiai fejlődés hatására (MICHALKO 2004) átalakuló munkavégzési trendekből eredeztethető. A munkavégzés minőség- és mennyiségbéli változásaival magyarázható a társadalom általános életszínvonalának emelkedése, ami ösztönzően hat a jóléti termékek fogyasztására és hozzájárul a lakosság elkényelmesedéséhez (MICHALKÓ 2004). Ezért társadalmi igényként jelent meg az egészséges életvitel fenntartása (TOMIK 2013), a tudatos fogyasztói magatartás (MTÜ 2017), a sportos életmód (BÁNHIDI 2006) kialakítása, a környezetváltás (MICHALKÓ 2004), illetve a fokozott fenntarthatóság és autentikusság (ZÁTORI 2014, JANCSEK et al. 2019). A Covid19-világjárvány hatására újrapozicionált turisztikai szektorban ugrásszerűen megnőtt a belföldi turizmust erősítő aktív turisztikai tevékenységek népszerűsége (BENKHARD 2023). Keresleti oldalról előtérbe került az egészségmegőrzés, és radikálisan növekedett a mozgásigény (TOMIK 2013), amihez a gazdag természeti környezetre épülő hazai kínálat a tömegek elkerülésére alkalmas alternatívát nyújtott (SULYOK-MAGYAR 2014).

A kerékpáros turizmus az aktív turizmus, mint csoportos turisztikai termék, részeként értelmezhető. LAMONT (2009) összesítő fogalma szerint hat kulcsfontosságú jellemző együttes teljesülése mellett beszélhetünk kerékpáros turizmusról, azaz 1) a lakóhelyen kívülre eső, 2) egy- vagy többnapos, 3) nem versenyszerű, 4) a kerékpározásra irányuló fő motivációval rendelkező, 5) aktív kontextusba helyezhető, 6) rekreációs vagy szabadidős célú utazásokat tekinthetjük a kerékpáros turizmus részének.

WESTON és munkatársainak (2012) tanulmánya alapján a kerékpáros turizmus meghatározásában az alábbi kerékpáros kategóriák különíthetők el:

- *Napon belüli kerékpáros kirándulás:* rekreációs vagy szabadidős jellegű (lakókörnyezethez közeli), általában otthonról induló, legalább 3 óra terjedelmű (SULYOK-MAGYAR 2014), de egy napnál nem hosszabb kerékpárral tett kirándulás (EUROVELO 2012).
- *Szabadidős kerékpáros utazás:* a lakóhelytől általában elkülönülő, legalább egy éjszaka tartózkodással járó (SULYOK-MAGYAR 2014) olyan

kerékpáros utazások tartoznak ide, melyek során az utazók fő motivációjaként a kerékpározás tevékenysége jelenik meg (WESTON et al. 2012). ASCHAUER és szerzőtársai (2021) e kategórián belül észszerűnek tartják az állandó és a változtatott szálláshelyeken eltöltött kerékpáros utazások elkülönítését.

- *Nyarlalás közbeni kerékpározás:* olyan utazások tartozhatnak ebbe a kategóriába, melyekben a kerékpározás az élmény részét képezi (például az egyik napon kerékpáros kirándulás), azonban az utazás fő motivációja nem a kerékpározás (WESTON et al. 2012).
- *Hosszú távolságú kerékpáros túrázás:* ezen utazások ösztönzik a kerékpáros turistákat az akár országhatárokon átívelő, legalább 100 kilométer (gyakran akár 500 kilométert is túllépő) hosszú távolságok kerékpárral történő leküzdésére. Az útvonalak gyakran bizonyos tematika köré épülnek, és számos célcsoport számára elérhetőek (például Eurovelo-útvonalak, amelyek közül a 6. és 14. számú Budapestet is érinti) (WESTON et al. 2012). Ebben a kategóriában általában az egészségfenntartás felől már inkább a teljesítményközpontúság felé mozdul a fogyasztói érték (ASCHAUER et al. 2021).

2.2. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ÉS A TURIZMUS INFRASTRUKTURÁLIS ASPEKTUSAI

A turisztikai élményt jelentő útvonalak, hálózatok többsége az aktív helyváltoztatáshoz, az aktív turizmushoz kapcsolódik (MUNKÁCSY-JÁSZBERÉNYI 2018). Csapó és szerzőtársai (2011) szerint a hagyományos kerékpáros turizmus egyedisége elsősorban a táj vonzeréhez kapcsolt aktív kikapcsolódásban rejlik. Azonban kifejezetten fontos, hogy a különböző látványosságok és attrakciók megfelelő minőségű kerékpáros infrastruktúrán keresztül legyenek összekapcsolva, ennek hiányában ugyanis nem használhatók fel eredményesen turisztikai célokra.

ASCHAUER és szerzőtársai (2021) szerint a *természetközeli kerékpáros turizmus* szükségszerűen elvárja, hogy az infrastruktúra rendelkezzen bizonyos jellemzőkkel. Ilyen a *jó megközelíthetőség* (az útvonal kezdő- és végpontján közösségi közlekedési kapcsolódási lehetőségek), az *egyértelmű útvonaljelzések*, a *kiegészítő szolgáltatások hálózata* (például pihenőhelyek, turisztikai szuprastruktúra, helyi gasztronómia) és a *kristályosodási pontok* (ASCHAUER et al. 2021). A *városi kerékpáros turizmus* esetében további specifikus problémák is jelentkeznek. Manapság szinte minden nagyobb város a forgalmi torlódások nyomása alatt áll. Ebben a helyzetben olyan városi közlekedésfejlesztési modellek kidolgozása szüksé-

ges, amelyek párhuzamba állíthatók a társadalmi igényekkel, egyúttal csökkentik a karbonlábnyomot és az energiafelhasználást, visszaszorítják a társadalmi konfliktusok kialakulását, garantálják a lehető legalacsonyabb környezetterhelést (ROMAN-ROMAN 2014), csökkentik a forgalmi torlódásokat, javítják az életminőséget, illetve ösztönzik a helyi munkaerőpiacot és kultúrát (CHEN-LEE 2017). A BRIT KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM (2020) előrendő célként kiemeli a hálózattervezés kapcsán az útvonalak összekapcsolását, stratégiaalapú kiépítését, illetve elkülönítését a motorizált forgalomtól (és lehetőleg a gyalogosoktól), még a nagyobb forgalmi csomópontokban is. Mindezt a közös európai útmutató alapján készülő fenntartható városi mobilitási tervek (angol nyelvű rövidítéssel SUMP) alapozhatják meg (MUNKÁCSY-JÁSZBERÉNYI 2018).

Az általános tömegturizmussal ellentétben a kerékpáros turizmus esetében sokkal meghatározóbb a különböző közforgalmú közlekedési szolgáltatások integrációjának szintje. Ennek egyik oldalról az útvonalválasztással összefüggő okai vannak, mivel a kerékpáros turistákra és – a körtúrákat leszámítva – a kerékpáros útvonalakra az a jellemző, hogy nem térnek vissza a kiindulási pontba (WESTON et al. 2012). Továbbá az *intermodalitás* lehetővé teszi a nehezebben teljesíthető szakaszok elkerülését, az útvonal lerövidítését, valamint a túra egészségi vagy műszaki problémák miatt bekövetkező megszakítását is (ASCHAUER et al. 2021). Az *intermodalitás*, elsősorban a vasút és a kerékpár összekapcsolása a környezeti fenntarthatóság szempontjából szintén kritikus tényező, hiszen a légi vagy az egyéni személygépjármű-közlekedés előtérbe kerülésével elveszne a kerékpáros turizmus környezetkímélő mivolta (WESTON et al. 2012). A különböző közlekedési módok közti integráció legnagyobb problémája a kerékpárok (tömeges) szállíthatóságában (WESTON et al. 2012) és a szállítás előre tervezhetőségében (TORNOW 2021b) rejlik.

A kerékpáros utazások ASCHAUER és szerzőtársai (2021) szerint a távolsági, a regionális vagy a helyi utazások körébe sorolhatók, és ez összefügg a turisták intermodális szolgáltatásokra és a kapcsolódó tájékoztatásra vonatkozó igényeivel is. A kötöttpályás vasúthálózat Európa szerte viszonylag gyors, kényelmes és jó összeköttetésekkel rendelkezik (TORNOW 2021b), míg a helyközi autóbuszok a relatív olcsóságuk mellett számos kevésbé frekvenciált helyszínre is képesek eljuttatni utasaikat (TORNOW 2021a). Mindkét közösségi közlekedési forma esetén általános trend a kerékpárok szállíthatóságának folyamatos növelése, azonban szolgáltatásaik merőben különböznek egymástól (kapacitás, egyedi működési, foglalási és szabályrendszerek), ami már az utazástervezés

szakaszában a szolgáltatás iránti bizalmat feszegető kérdéseket (homályos információk, korlátozott nyelvi lehetőségek, zavaros foglалás) vet fel a fogyasztókban (TORNOW 2021b).

2.3. A KERÉKPÁROZÁS TRENDJEI BUDAPESTEN

A MEDIÁN (2018, 2020 és 2022) vizsgálatai alapján Magyarországon a járvány előtti és az azt követő időszakot összehasonlítva a mindennap kerékpárral közlekedők száma valamelyest csökkent, az ennél valamivel ritkábban kerékpározók esetében azonban minimális növekedés volt felfedezhető. A soha nem kerékpározókat tekintve pedig észrevehető, hogy a járvány alatt részarányuk valamelyest visszaesett, de a 2022-es felmérésben a 2018-as szint fölé emelkedett. Az 1. táblázatban Budapestre fókuszálva hasonló mértékű, de ellentétes irányú trend vehető észre. A fővárosban a kerékpározók száma valamelyest elmozdult a gyakoribb felhasználás irányába (a hétfévente vagy gyakrabban kerékpározók részaránya nőtt), ugyanakkor a ritkábban kerékpározók aránya csökkent. Bár a Covid19-járvánnyal járó javuló kerékpáros feltételek hatására észrevehetően csökkent a kerékpározásból kimaradók száma, a korlátozások feloldása után a korábban jellemző helyzet tért vissza.

A minta alapján a megkérdezettek 26%-a kerékpározna szívesen akár minden nap Budapesten. Emellett 46%-uk esetében elképzelhető a kerékpár gyakoribb használata a hétköznapok során, hiszen a budapesti megkérdezettek mindössze 28%-a zárkózik el teljesen a kerékpáros közlekedéstől a fővárosban (MEDIÁN 2020). A kerékpározás népszerűségét visszafogja, hogy a külvárosi részekből nehézkes a belváros elérése, kihívás a hidak használata vagy a kisebb forgalmú útvonalak felfedezése, kevés a kerékpársáv és a gépjárműforgalomtól elzárt terület, kevés a biztonságos kerékpártároló, valamint nem elégséges a kerékpárszállítási szol-

gáltatás a tömegközlekedésben (MEDIÁN 2018, MEDIÁN 2020). A kerékpározás társadalmi szintű népszerűségének növeléséhez elengedhetetlen a kerékpározás általános megítélésének javítása. A közlekedési konfliktusokból és a kerékpározók általános negatív megítéléséből következően ugyanis hazánkban kettős a kerékpározás, és ezáltal a kerékpáros turizmus presztízsének megítélése (egyszerre fenntartható és trendi, illetve ironikus és lesajnáló) (LŐRINCZ et al. 2020). Jellemző, hogy a MEDIÁN (2020) felmérése alapján a kerékpározás elutasításának egyik fő oka az ismerősök döntően negatív véleményének kinyilvánítása.

3. Módszertan

3.1. A KUTATÁS MÓDSZERE

A fogyasztói motivációk, az attitűd és a szemléletmód olyan viselkedést leíró ismérvek, melyek egyszerűbben megfigyelhetők nagyobb, számszerűsített mintán, ehhez pedig a megfelelő módszert a kapcsolat- és a hipotézisvizsgálaton keresztül a kvantitatív kutatás nyújtja (MITEV 2019). A kutatási kérdések megválaszolására ezzel összefüggésben kérdőíves kutatás készült, elsősorban a belföldi kerékpározók (kerékpárral közlekedők és turisták) körében. A kérdőív terjesztése személyes megkeresésekkel és tematikus online fórumokban történt. Ennek során törekvés volt, hogy egyensúlyban legyenek a budapesti agglomerációból, illetve azon kívülről érkező válaszok. A lakóhelytől függően a kitöltők különböző kérdéseket kaptak.

3.2. A MINTA ÖSSZETÉTELE

A kérdőívet 2021 decembere és 2022. februárja között összesen 112-en töltötték ki. A kitöltők lakhelyének Budapesttől vett átlagos távolsága alapján a mintát két részre tagoltuk. Egyrészt a *fővárosi mintába* 61

1. táblázat

Magyarország és Budapest kerékpárhasználatának változása 2018, 2020 és 2022 között (%)

kerékpározás gyakorisága	Budapest			Magyarország		
	2018	2020	2022	2018	2020	2022
naponta	4	4	5	17	15	16
hetente többször	7	8	8	12	15	15
hetente párszor	5	8	7	9	9	9
hétfévenként	4	6	6	5	5	4
ritkábban	31	31	26	27	27	23
soha	49	43	48	30	29	33

Forrás: saját szerkesztés a Medián (2020, 2022) felmérései alapján

válaszadó (54,5%) került, akik lakóhelye legfeljebb 20 kilométerre helyezkedik el a fővárostól. A *vidéki mintába* 51 kitöltő (45,5%) került. A mintákban a nemek és a különböző korcsoportok megoszlása viszonylag kiegyenlített. A mintát a 2. táblázat részletezi.

4. Kutatási eredmények

4.1. BUDAPEST MINT BELFÖLDI TURISZTIKAI DESZTINÁCIÓ

A vidéki kitöltők körében szembeötlő módon magas volt azok aránya, akik egyáltalán nem terveznének Budapestre utazni. Jelentős részük (62 %) csupán az egynapos kirándulásokat vagy a maxi-

mum 1-2 éjszakai utazásokat preferálná. Ez tulajdonképpen nem meglepő, hiszen Budapesten az átlagos eltöltött vendégéjszakák száma éves szinten alig emelkedik kettő (éjszaka/fő) fölé. A kitöltők körében leginkább a *lakóhely Budapesthez mért távolsága* (Khi-négyzet mutató: 37,34) és a *helyszín relatív ismeretlensége* (Khi-négyzet mutató: 21,31) vet gátat az utazási motivációnak. A fiatalabbak általánosságban szívesebben utaznak Budapestre, akár hosszabb időtartamra is, míg a kor előrehaladtával csökken az utazási motiváció.

A Budapest megítéléséről készített asszociációs szófelhőből (1. ábra) látható, hogy a fővárost elsősorban nem az attrakciókkal kötik össze, hanem a *zűfoltossággal*, a *tömeggel*, illetve a *forgalmi torlódással*.

2. táblázat

A kvantitatív kérdőíves kutatás mintájának részletes megoszlása

	Teljes minta		Fővárosi minta		Vidéki minta	
	n	%	n	%	n	%
Kormegoszlás						
18 év alatt	6	5,4	2	3,3	4	7,8
18-25 év	27	24,1	17	27,9	10	19,6
26-35 év	11	9,8	7	11,5	4	7,8
36-49 év	33	29,5	20	32,8	13	25,5
50-59 év	23	20,5	12	19,7	11	21,6
59 év felett	12	10,7	3	4,9	9	17,6
Nemek megoszlása						
Férfi	59	52,7	29	47,5	30	58,8
Nő	53	47,3	32	52,5	21	41,2
Iskolai végzettség						
Alapfokú	8	7,1	3	4,9	5	9,8
Középfokú	47	42,0	24	39,3	23	45,1
Felsőfokú	57	50,9	34	55,7	23	45,1
Megélhetés megítélése						
Nagyon nehezen	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Nehezen	3	2,7	3	4,9	0	0,0
Beosztással éppen	31	27,7	14	23,0	17	33,3
Viszonylag könnyen	56	50,0	29	47,5	27	52,9
Könnyen	22	19,6	15	24,6	7	13,7
Kerékpározási kategória*						
Rendszeres kerékpározó	61	54,5	30	49,2	31	60,8
Aktív életmódot folytató	31	27,7	21	34,4	10	19,6
Fentiek egyike sem	20	17,9	10	16,4	10	19,6
Összesen	112	100	61	100	51	100

Forrás: saját szerkesztés

* Lőrincz et al. (2020) besorolása alapján

A helyi turisztikai látványosságok (mint például: a Duna, a Budai Vár, a Parlament) csak a közlekedést érintő, zömében negatív észrevételek után tűnnek fel. Csupán ezt követően jelentek meg a *potenciális programlehetőségek*, az *élményígéret* és az *érzelmi kötetlek*, amelyek elsődleges szempontok lehetnének az utazási motiváció kialakulásában (MICHALKÓ 2016). Mivel a megkérdezettek túlnyomó többsége az aktív turisták csoportjába sorolja önmagát, a negatív turisztikai azonosítás adódhat a motivációk és a főváros kínálata közötti különbségekből. Bár sokszínűségének és komplexitásának köszönhetően Budapest és agglomerációja is rendelkezik számtalan aktív turisztikai vonzeróval, elsődleges kitérés pontja mégis inkább a városlátogató, a kulturális, a gasztronómiai, illetve az egészségturizmusban keresendő (SZÁNTÓ 2021). A megkérdezettek többsége számára megannyi más hazai desztináció sokkal autentikusabb, természethez kötődő és aktív turisztikai szolgáltatásokat nyújt, mint a főváros. Az eredmények alapján meglepő, hogy Budapest relatív drágaságát kevesen emelték ki a szöveghőben. Ez a Budapest Brand Zrt. közelmúltbeli kampányainak elsődleges üzenetéből is következhet, amely különösen a Covid19-járvány időszaka alatt különféle akciókkal azt hangsúlyozta, hogy Budapest nem drágább desztináció, mint Debrecen vagy a balatoni régió (SZÁNTÓ 2021). Emellett a szakirodalom alapján a kerékpáros turisták körében viszonylag magasabb az átlagos iskolai végzettség szintje (MENSCHIK 2012) és a megélhetés megítélése is (TOMIK 2013), ami Budapest esetében is javíthatja a fizetési hajlandóságot (TOMIK 2013, CSAPÓ 2016).

1. ábra

Budapest megítélése a vidéki kitöltők válaszaiból készített szöveghő alapján (n=51)



Forrás: saját szerkesztés

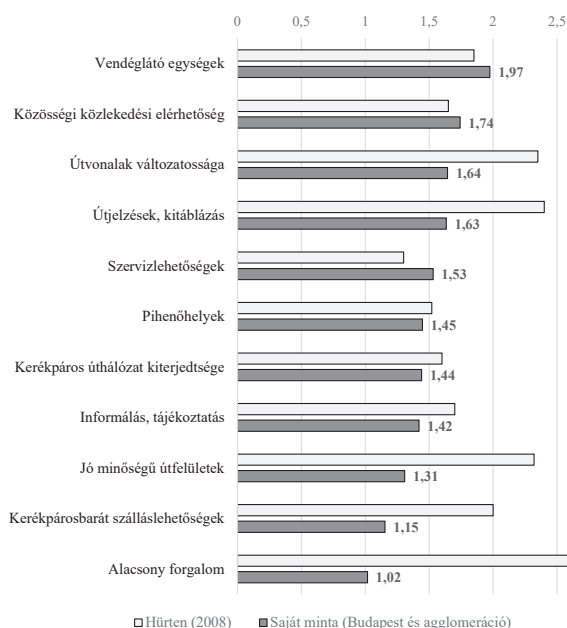
4.2. BUDAPEST KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRÁJA

A német Trendscape felmérése (HÜRTEEN 2009) alapján a kerékpáros turizmus szempontjából kiemelkedő jelentőségű az alacsony forgalom, az út-

jelzések és kitáblázás, az útvonalak változatossága, a jó minőségű útfelületek, illetve a kerékpárosbarát szálláshelyek megléte. A kutatásunk alapján azonban Budapesten a kerékpáros infrastruktúra megítélésében ezek a kritériumok elmaradnak az európai felmérés eredményeitől (2. ábra).

2. ábra

A kerékpáros infrastruktúra-elemek fontosságának és a budapesti hálózat megítélésének összehasonlítása (n=61)



Forrás: saját szerkesztés, HÜRTEEN (2009), WESTON et al. (2012)

Megjegyzés: 0-3 tartó skála, ahol 0 a legalacsonyabb értékelés, 3 a legmagasabb

Budapesten a kerékpáros turizmus szempontjából a legsürgetőbb az *alacsony forgalom* megítélésének javítása, hiszen a Trendscape idézett felmérése szerint ez a kerékpáros turisztikai infrastruktúra egyik legalapvetőbb jellemzője. Ehhez leginkább a motorizált közlekedéstől mentes útvonalak kialakítása lehet a megoldás. ASCHAUER és szerzőtársai (2021) is kiemelték annak fontosságát, hogy a kerékpáros infrastruktúra-hálózatot lehetőleg más módoktól elkülönítve kell létrehozni: a különböző útszakaszok összefüggően, a motorizált és a gyalogos közlekedéstől elkülönítve lehetnek hatékonyak. Budapesten a kerékpárforgalmi létesítmények jelentős része más közlekedési móddal megosztva használható (például közös gyalog- és kerékpárutak, kerékpározók által is használható autóbusz-forgalmi sávok), illetve hálózati összeköttetésük is további fejlesztésre vár), ezért forgal-

masnak és átláthatatlannak tűnik, főként a kevésbé gyakorlott kerékpáros fogyasztók számára. Ehhez képest például a Balaton régiójában a mellékutak, az alacsony forgalmú összekötő utak, a többnyire elszeparált kerékpáros úthálózati elemek kevésbé hatnak forgalmasnak (LŐRINCZ et al. 2020). Az *útvonalak változatossága* Budapesten és környékén viszonylag magas potenciált hordoz magában, hiszen egyszerre ad teret a hagyományos városnéző turizmusnak (például Andrásy út, Duna menti kerékpárút), a belső városrészek természeti látnivalói felfedezésének (például Margitsziget, Városliget), illetve a város határain belül és kívül az ökoturizmusnak (például Budai-hegység, Dunakanyar, Pilis). A különböző domborzati sajátosságok miatt a kerékpárforgalmi hálózat is kifejezetten változatosnak mondható, így mindenki megtalálhatja az igényeinek megfelelő útvonalakat. Akárcsak a Balaton térségében és az ország számos más pontján, Budapest kerékpáros úthálózatának is az egyik legnagyobb gyengesége a *kerékpáros úthálózat minőségében* (úthibák, hiányzó szakaszok) rejlik (LŐRINCZ et al. 2020). Ez kutatásunkban is tükröződik, hiszen a tizenegy vizsgált szempont között 1,31-es értékkel csak a kilencedik helyre került, míg a Trendscape a negyedik legfontosabbként azono-

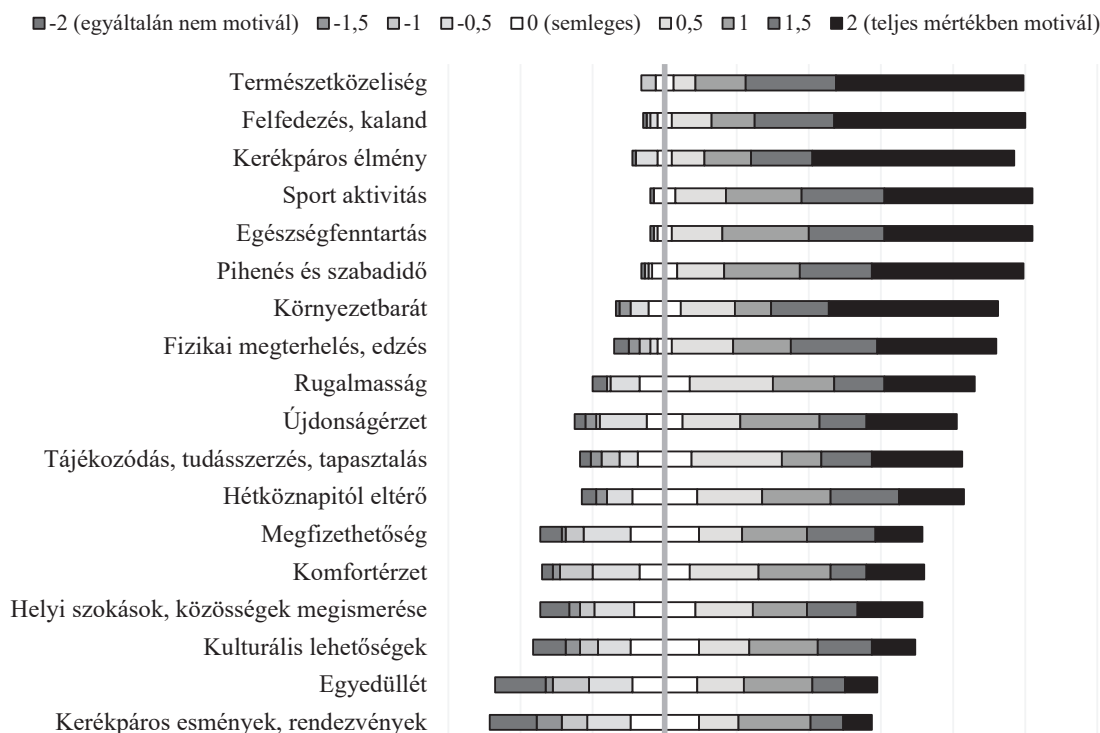
sította (HÜRTEEN 2009). WESTON és szerzőtársainak (2021) tanulmánya szerint Magyarország sokat lépett előre a kerékpáros szolgáltatások kialakítása és fejlesztése terén. Mindazonáltal Budapest nem sorolható az elsődleges kerékpáros turisztikai célpontok közé, és a szálláshely-kínálat kapcsán sem nevezhető általánosan kerékpárosbarátnak, ami szintén akadálya lehet a kerékpáros turisztikai kereslet növelésének. Ezzel szemben például a hazai állóvizetekhez kapcsolódó kerékpáros hálózatok (például Tisza-tó, Balaton-kör, Fertő-tó) esetében a szálláshely-szolgáltatások sokkal inkább kerékpárosbarátnak nevezhetők. Pozitívumként vehető számba a budapesti *vendéglátóhelyek elérhetősége*, a *közforgalmú közlekedés intermodális lehetőségei*, illetve a *kerékpáros úthálózat kiterjedtsége*, mégis a legalapvetőbb attribútumok átfogó fejlesztése nélkül, a kerékpáros turizmus jelen körülmények között Budapest esetében nem válhat releváns kitérési ponttá.

4.3. ÁLTALÁNOS KERÉKPÁROS TURISZTIKAI SZEMLÉLET ÉS ATTITÚD

A Trendscape kutatásának (HÜRTEEN 2009) szempontjaival összhangban megvizsgáltuk, hogy mely

3. ábra

Kerékpáros turizmus releváns fogyasztói motivációinak megítélése (n=106)



Forrás: saját szerkesztés, HÜRTEEN (2009), WESTON et al. (2012)

motivációk dominánsak a kerékpározásban, illetve ezek összeegyeztethetők-e a fővárossal mint desztinációval és infrastruktúrájának adottságaival. Az elsődleges kerékpáros motivációk között a természetközelség, a kaland, az élményalapúság, az aktivitás, az egészségfenntartás és a pihenés jelent meg (3. ábra). Kirajzolódott továbbá az is, hogy a megadott szempontok közül a kerékpáros események, az egyedüllét, illetve a komfortérzet jelentik a legkisebb motivációt. Megállapítható tehát, hogy a felmérés alapján kiemelkedő motivációk kevésbé jellemzők a fővárosra, ezáltal a természetközeli kerékpáros turizmus tekintetében számos más belföldi desztináció magasabb élményígérettel rendelkezik, mint Budapest. Mindazonáltal belvárosi (Margitsziget, Városliget) és különösen a városközponton kívüli természetközeli célpontok (például Szentendre, Dunakanyar, Pilis, Budai-hegység, Csepel-sziget, Gödöllő) bevonásával színesíthető lenne Budapest aktív turisztikai programpalettája, valamint a főváros mint belföldi turisztikai desztináció vonzereje.

5. Eredmények és következtetések

5.1. A KUTATÁSI KÉRDÉSEK MEGVÁLASZOLÁSA

A kutatás eredményei alapján az aktív turisták körében – vélhetőleg a kínálat és a motivációk eltéréseiből adódóan – fennáll a főváros mint desztináció negatív belföldi turisztikai azonosítása. A vidéki válaszadók megítélésében a főváros megközelíthetősége, tisztasága és általános élményigérete jócskán elmaradt a fővárosiak véleményétől, ami az ezekkel kapcsolatos problémák megoldásával (például vasúti kerékpárszállítási lehetőségek bővítése), valamint a marketingkommunikáció eszköztárával is oldható lenne (K1).

Budapest kerékpáros infrastruktúrája elsősorban a főváros közlekedési rendszerét és a fenn tartható mobilitást támogatja, nem a kerékpáros turizmust helyezi előtérbe. Ezzel összefüggésben, bár a válaszadók a kerékpározás és a közforgalmú közlekedés intermodális kapcsolatait pozitívan értékelték, a turisztikai attrakciók összeköttetéseit és hálózatszerű elérhetőségét nem. Budapest kerékpárforgalmi hálózata éppen az infrastruktúra minősége, a közúti járműforgalom kerékpározásra gyakorolt hatásai és a kerékpárosbarát szolgáltatások terén szorul fejlesztésre (HÜRTEN 2009, ASCHAUER et al. 2021). A kerékpáros turizmus szempontjából tehát az aktív turisztikai lehetőségekben gazdag, más hazai természetközeli régiók a fővárosnál nagyobb élményígérettel rendelkeznek (SULYOK-MAGYAR 2014), hiszen ott az olyan alapvető értékek, mint a természetközelség, az autentikusság,

és a hétköznapokból való kiszakadás (CSAPÓ 2016) egyértelműbben azonosíthatók (K2).

5.2. A KUTATÁS KORLÁTAI ÉS TOVÁBBI KUTATÁSI IRÁNYOK

A kvantitatív mintavételből származó eredmények túlnyomó többsége a kerékpározás iránt elkötelezett vagy a kerékpáros turizmus iránt nyitott kitöltők válaszai alapján készültek, ami torzítja az eredményeket. Emiatt célszerű lenne nagyobb mintán reprezentatív kutatást végezni, mely még pontosabb képet tud mutatni a Budapest mint belföldi desztinációhoz kapcsolódó kerékpáros turisztikai igényekről. Ezzel összefüggésben érdemes lenne részletesebben is megismerni a magyar kerékpáros turisták jellemzőit és az eredményeket összehasonlítani más országok hasonló vizsgálataival. Ez alapot nyújtana az aktuális hazai kerékpáros turisztikai trendek jobb megértéséhez, illetve a hasznos fejlesztések kialakításához.

A turizmuson belül kifejezetten különleges kutatási területeknek ígérkeznek az aktív turisztikai termékek. Dinamikusan növekvő népszerűségüknek és Magyarország kiváló adottságainak köszönhetően a kerékpáros turizmust mind gazdasági szempontból, mind társadalmi aspektusok mentén, az egészségfenntartás és a jóllét oldaláról is érdemes kutatni.

Felhasznált irodalom

- BÁNHIDI M. (2006): A sportturizmus kialakulásának történeti háttere. In: Laczkó T. – Bánhidi M. (szerk.): *Sport és egészségturizmus alapjai*. Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar, Pécs. pp. 6–14.
- BENKHAARD B. (2023): Növekedés és terjeszkedés, avagy a természetjárás a világjárvány alatt. In: Szalai K. – Michalkó G. – Rátz T. (szerk.): *A turizmus válságjelenségei*. Turizmus Akadémia (12). Kodolányi János Egyetem – CSFK Földrajztudományi Intézet – Magyar Földrajzi Társaság, Székesfehérvár – Budapest. pp. 103–116.
- CHEN, C.-N. – LEE, H.-L. (2017): How to promote bike tourism globally. *Tourism and Hospitality Management*. 23(1). pp. 1–16. DOI: 10.20867/thm.23.1.2
- CSAPÓ J. – SAVELLA O. – REMENYIK B. (2011): Aktív turizmus. In: Michalkó G. (szerk.): *Turisztikai terméktervezés és fejlesztés*. Pécsi Tudományegyetem, Pécs. pp. 91–110.
- CSAPÓ J. (2016): Az aktív turizmus keresletének vizsgálata a turizmus legújabb trendjeinek tükrében. *START*. 1(2). pp. 13–22.
- FARKAS, M. – BALOGH, G. (2001): Két kerékkal

- kevesebb, számtalan eredménnyel több!
Turizmus Bulletin. 5(2). pp. 26–33.
- HAN, H. – LHO, L. H. – AL-ANSI, A. – YU, J. (2020): Cycling tourism: a perspective article. *Tourism Review.* 75(1). pp. 162–164. <https://doi.org/10.1108/TR-06-2019-0268>
- JANCSIK A. – JÁSZBERÉNYI M. – KÖKÉNY L. (2019): *Az utazásszervezés új dimenziói.* Akadémiai Kiadó, Budapest. DOI:10.1556/9789630599535.
- JÁSZBERÉNYI M. – KOTOSZ B. (2009): Közlekedési szokások vizsgálata Budapest délnyugati agglomerációjában. *Statisztikai Szemle.* 87(2). pp. 166–190.
- LAMONT, J. M. (2009): Reinventing the wheel: a definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport and Tourism.* 14(1). pp. 5–23. DOI: 10.1080/14775080902847363
- LŐRINCZ K. – BANÁSZ ZS. – VIZI I. – PRINCZINGER P. (2020): Kerékpáros turizmus újragondolva – a kerékpáros túraútvonalak és szolgáltatások iránti kereslet felmérése a Balaton kiemelt turisztikai fejlesztési térségben. *Turizmus Bulletin.* 20(4). pp. 4–14. <https://doi.org/10.14267/TURBULL.2020v20n5.1>
- LUMSDON, L. (2000): Transport and Tourism: Cycle Tourism – A Model for Sustainable Development. *Journal of Sustainable Tourism.* 8(5). pp. 361–377. DOI: 10.1080/09669580008667373
- MENSCHIK, M. (2012): Sustainable Cycle Tourism along the Danube Cycle Route in Austria. *Tourism Planning and Development.* 9(1). pp. 41–56. DOI: 10.1080/21568316.2012.653478
- MICHALKÓ G. (2004): *A turizmuselmélet alapjai.* Turizmus Akadémia. Kodolányi János Főiskola, Székesfehérvár.
- MICHALKÓ G. (2016): *Turizmológia.* Akadémia Kiadó, Budapest.
- MISKOLCZI, M. – JÁSZBERÉNYI, M. – MUNKÁCSY, A. – NAGY, D. (2020): Accessibility of major Central and Eastern European cities in Danube cruise tourism. *Deturope.* 12(3). pp. 133–150. DOI: 10.32725/det.2020.025
- MITEV A. Z. (2019): *Kutatásmódszertan a turizmusban.* Akadémiai Kiadó, Budapest. <https://doi.org/10.1556/9789634544135>
- MUNKÁCSY A. – JÁSZBERÉNYI M. (2018): A közúti közlekedés, a városi mobilitás és a turizmus. In: Jászberényi M. – Munkácsy A. (szerk.): *Közlekedés, mobilitás, turizmus.* Akadémiai Kiadó, Budapest.
- MUNKÁCSY A. – VIRÁG Á. – CSENDES B. (2020). Kerékpározás az erdészeti utakon: gondolatok egy kerékpáros turisztikai útvonalak értékelésére szolgáló módszer első alkalmazása nyomán. *Ütiügyi Lapok.* 8(13). pp. 61–76. <https://doi.org/10.36246/UL.2020.1.05>
- PÉCSEK B. (2014): Gyorsuló idő, lassuló turizmus: a lassú turizmus modellezése. *Turizmus Bulletin.* 16(1). pp. 3–10.
- ROMAN, M – ROMAN, M. (2014): Bicycle transport as an opportunity to develop urban tourism – Warsaw example. *Procedia – Social and Behavioral Sciences.* 151. pp. 295–301. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.10.027>
- SULYOK J. – MAGYAR ZS. (2014): Az aktív turizmus helyzete Magyarországon. Fókuszban a kerékpározás és a természetjárás. *Turizmus Bulletin.* 16(3–4). pp. 15–26.
- TOMIK, R. (2013): Active sport tourism – A survey of students of tourism and recreation. *Journal of Tourism, Recreation and Sport Management.* 1. pp. 13–20.
- WESTON, R. – DAVIES, N. – LUMSDON, L. – McGRATH, P. – PEETERS, P. – EIJGELAAR, E. – PIKET, P. (2012): *The European Cycle Route Network Eurovelo.* Study. European Parliament, 2012.
- ZÁTORI A. (2014): Élményszemlélet a turizmusban. A turisztikai élményteremtés koncepciói. *Turizmus Bulletin.* 16(2). pp. 51–60.

Internetes források

- ASCHAUER, F. – GAUSTER, J. – HARTWIG, L. – KLEMENTSCHITZ, R. – MESCHIK, M. – PFAFFENBICHLER, P. – WIEBKE, U. (2021): *Guidelines for sustainable bicycle tourism.* EU, Institute for Transport Studies. Wien: Interreg Danube. https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_output/0001/45/babfe28a4c4be2f1067cc66522bf9de4dbb11913.pdf, Letöltve: 2023. április 21.
- BRIT KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM (2020): *Fokozatváltás. Merész jövőkép a kerékpározásról és gyaloglásról.* <https://aktivmagyarorszag.hu/wp-content/uploads/2020/06/Fokozatváltas.pdf> Letöltve: 2023. április 21.
- HÜRTEIN, D. (2009): *Radtourismus in Deutschland: Wertschöpfung und Zielgruppen.* Gründungskongress: Landesbündnis ProRad. https://www.km-bw.de/site/pbs-bw-new/get/documents/KULTUS.Dachmandant/KULTUS/Dienststellen/lis-in-bw/pdf/LIS_Radtourismus%20in%20Deutschland%20-%20Wertschöpfung%20und%20Zielgruppen%20%28Dr.%20Dennis%20Hrten%29.pdf, Letöltve: 2023. április 21.
- MTÜ (Magyar Turisztikai Ügynökség) (2017): *Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030.* <https://mtu.gov.hu/cikkek/strategia/>, Letöltve: 2023. április 21.
- MEDIÁN (2018): *Így bringázik Magyarország 2018.* Reprezentatív kutatás. https://kerekpárosklub.hu/kerekpároskutatás_2018, Letöltve: 2023.04.21

- MEDIÁN (2020): *This is how Hungary cycles in 2020*. National representative survey. https://kereparosklub.hu/kereparoskutatas_2020, Letöltve: 2023.04.21
- MEDIÁN (2022): *Így bringázik Magyarország 2022*. Reprezentatív kutatás. <https://kereparosklub.hu/kereparoskutatas-2022>, Letöltve: 2023.04.21
- ORIHUEL, M. (2021): *Reimagining the way we travel to address climate change: Cycling tourism as an ally*. <https://ecf.com/news-and-events/news/reimagining-way-we-travel-address-climate-change-cycling-tourism-ally>, Letöltve: 2023. április 21.
- SZÁNTÓ Z. (2021): *Mivel lehet Budapestre csábítani a vidéki turistákat?* <https://turizmus.com/szabalyozas-oroszagmarketing/mivel-lehet-budapestre-csabitani-a-videki-turistakat-1175510>, Letöltve: 2023. április 21.
- TORNOW, A. (2021a): *Transporting bicycles on coaches – Inter-modality mini-series 3/3*. https://en.eurovelo.com/news/2021-08-26_transporting-bicycles-on-coaches-inter-modality-mini-series-3-3, Letöltve: 2023. április 21
- TORNOW, A. (2021b): *Transporting bicycles on trains – Inter-modality mini-series 2/3*. https://en.eurovelo.com/news/2021-07-16_transporting-bicycles-on-trains-inter-modality-mini-series-2-3, Letöltve: 2023. április 21.