



Kessel Klaus-Martin vagyok, 1954-ben születtem. Két felnőtt gyerekem van. Német nyelvet tanítok egy közgazdasági szakközépiskolában. A Budapesti Műszaki Egyetemen végeztem 1979-ben. 1987 óta Magyarországon élek. 2009 óta vagyok a Kerékpárosklub tagja, a délpesti területi szervezetben tevékenykedem.

Elég sokáig gondolkoztam azon, hogy külföldi állampolgárként és nem magyar anyanyelvűként beadhatom-e pályázatomat, hogy elnökségi tag legyek.

Tapasztalataim

Az a terület, amivel szeretnék foglalkozni, az a kerékpáros turizmus fejlesztése. Miért gondolom azt, hogy ezen a téren tudok érdemben segíteni?

20 év óta rendszeresen megteszem nyáron a Magyarország-és a németországi Lipcse közötti távot kerékpárral, a legkülönbözőbb útvonalakon. Ezen utak során több országban tudtam tapasztalatokat szerezni, hogy hogyan lehet ott kerékpáros turistaként bejárni az országot. Németországot, Ausztriát és Csehországot ilyen szempontból már jól ismerem, de jártam már kerékpárral Szlovéniában, Szlovákiában, Észak-Olaszországban, Svájcban és Dániában is. A kerékpáromat mindennapi közlekedési eszközként használom, és hétvégén gyakran túrázok kerékpáron.

Egy német kerékpárosturista-fórumnak olvasója vagyok, és gyakran reagálok ott a Magyarországot illető kérdésekre. Ilyen szempontból jól tudom, hogy milyen információkra van szükségük a kerékpárosoknak, milyen az igényeik vannak és mik a negatív tapasztalataik.

2012 tavaszán elvégeztem a Magyar Természetbarát Szövetség szervezte középfokú kerékpáros túravezetői tanfolyamot.

Céljaim

A kerékpáros turizmus a Kerékpárosklub zászlóshajója lehet, állt a pályázati kiírásban.

De mi is az a kerékpáros turizmus? Mindenki, aki a szabadidejét a természetben kerékpározással tölti, az már kerékpáros turista? A kerékpáros turizmus azonos-e a kerékpáros túrázással?

A kerékpártúrák szervezése nagyon jó dolog, és mindenképpen hozzátartozik a kerékpáros turizmushoz, de szerintem csak egy részterületét képezi annak.

Ráadásul több szervezet is foglalkozik kerékpártúrák szervezésével, sőt külföldi szervezetek is szerveznek kerékpártúrákat Magyarországon. Már láttam osztrák turistacsoportokat a Duna mentén Vác és Esztergom között, illetve Budapesti városnézésen. Ezen kívül vannak a külföldi utazási irodák által szervezett, több napos Bécs-Budapest kerékpártúrák.

Az alapkérdés tehát az, hogy kik tartoznak a célcsoportba:

A hazai kerékpáros turisták, akik egynapos túrát tesznek?

Akik országitárúzásra használják a kerékpárt?

A külföldiek, akik saját maguk szervezik a kerékpár-túráikat?

Akik egy utazási iroda szervezésében kerékpároznak Magyarországon?

Vagy mind a négy csoport?

Az egyes csoportoknak különbözőek az igényeik, de persze vannak kapcsolódási pontok is. Ebből levezethetők a célkitűzések, a megvalósíthatóságuk nyilván függ az anyagi forrásoktól is. Van, amit egyszerűbb, kevesebb pénzből lehet megvalósítani, de olyan is van, ami csak hosszú távú cél lehet, mert sok forrás kell hozzá; bonyolult a tervezés és drága a kivitelezés.

Fontosnak tartom azt, hogy egy **egységes országos rendszert** alakítsunk ki a kerékpáros turizmus területén, amely visszaköszön a térképeken és egyéb kiadványokban, az útjelző táblákon és az internetes térképeken is. Ez hasznos lehet a belföldi és a külföldi kerékpáros turisták számára egyaránt.

Már most lehet látni, hogy minden térség, turisztikai hivatal vagy egyéb szervezet a saját jelzéseit, piktogramjait helyezi ki. Például szolgálhatnak olyan országok, amelyek egységes rendszert alakítottak ki, mint Svájc, Csehország, Dánia vagy Belgium. Németországban a kerékpáros úthálózat nem egységes, bár létezik egy országos főhálózat, de a sok regionális, helyi, hangzatos névvel ellátott túraútvonal rendszere áttekinthetetlen, következtelen, és sokszor a helyi érdekek szerint került kitáblázásra. Jelenleg Magyarországon még gyér a kerékpáros útvonalak rendszere, még lenne rá mód, hogy ezt egységesítsük.

Emellett persze még más intézkedésekkel is lehetne javítani a kerékpáros turizmus feltételrendszerét.

Közeleli tervek, amelyek nagyobb anyagi ráfordítás nélkül megvalósíthatók:

- összehívni a kerékpáros turizmus területén tevékenykedő szervezetek **kerekasztalát**, ahhoz, hogy a fejlesztési irányokról, elképzelésekről konszenzus alakuljon ki, például:
 - Kerékpárosklub*
 - Bringaút egyesület*
 - Gazdasági Minisztérium megfelelő képviselői*
 - Frigoria térképkiadó*
 - Magyar Természetbarát Szövetség kerékpáros tagozata*
 - Kenyi.hu üzemeltetője*
 - Holkerekparozzak.hu üzemeltetője*
 - Kerékpáros túrázási vállalkozók (Vuelta, Popeye)*
 - Erdőgazdaságok képviselői*
- Pontos **felmérést** kellene készíteni a meglévő kerékpáros infrastruktúráról (hasonlóan ahhoz, ahogy ezt Sagan csinálta a budapesti kerékpárutakkal kapcsolatban), először a legfontosabb túraútvonalak mentén. Ez a felmérés tartalmazza a szálláslehetőségeket, gasztronómiai egységeket, vízvételési lehetőségeket és a pihenőhelyeket is. Ebben a munkában helyi területi szervezetek tevékenyen vehetnének részt.
- Kialakítani egy országos **kerékpárturista hálózatot**, amely a meglévő kerékpárutakat és kisforgalmú utakat is tartalmazza, és amely a turisztikai célpontokat összeköti. A kerékpárút-hálózat alapja a két, Magyarországon átvetető EuroVelo, (alapvetően a Bodrog-Tisza valamint a Duna mentiek) valamint a következő útvonalak lehetnek:
 - Budapest-Balaton-(Letenye)*
 - Fertő tó/Sopron-Balaton*

c.Balaton-Pécs-Mohács

d.Felső Tiszavidék-Tokaj-Budapest

e.Budapest-Szeged(Arad)/Kőrösvidék

Mivel nem számíthatunk arra, hogy különálló turisztikai jellegű kerékpárutak a közeljövőben nagyobb mértékben létrejönnek, a legalkalmasabb kisforgalmú közutakat kellene erre kijelölni, illetve meg kellene vizsgálni, hogy hol van mód a „bringatilos” megszüntetésére. Az optimális útvonal kiválasztásában a helyi szervezeteknek fontos szerepe lehet.

Ezekre az utakra fel lehetne fűzni a regionális túraútvonalat tájegységenként.

4. Ezekről egy **Wiki jellegű kellene honlapot** készíteni, illetve egy nyomtatott verzió kiadása valamint párhuzamosan
5. A kerékpáros útvonalak **egységes kitérője** ennek megfelelően
6. **Döntésre** vinni a **Balaton-Budapest** konkrét útvonalat, hogy ez a projekt, amely már több vitát váltott ki, belátható időn belül megvalósulhasson
7. A **meglévő** kerékpárút-hálózat legszembetűnőbb **hiányosságainak kijavítása** (pl. EuroVelo R6 Budakalászi szakaszán)

Hosszabb távon a következő témákról kellene az illetékes szakmai szervekkel párbeszédet folytatni:

- Megszűnt vasútvonalakon kerékpárutak létesítése,
- Erdészeti tulajdonban lévő földutakon-ahol jelenleg tilos- a kerékpározás engedélyezése
- Árvízvédelmi töltések bringázhatóvá tétele
- Turisztikai kerékpárutak építésének előkészítése, különösen ott, ahol forgalmas közút elkerülésére nincs lehetőség