

MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY

NEXT BIKE - SOPRON

Megbízó



Mobilitätszentrale Burgenland
DI Roman Michalek
A-7000 Eisenstadt, Domplatz 26



Megbízott

Scardobona Consulting Kft
Vissi András, Tóth Zoltán
H-9400 Sopron, II. Rákóczi Ferenc u. 47.
www.scardobona.hu



mecca consulting
DI Dr. Hannes Schaffer
DI Andreas Dillinger, Karolina Nowak
A-1130 Wien, Hochwiese 27a
www.mecca-consulting.at

Sopron, 2010 március

Tartalomjegyzék

1. Vezetői összefoglaló	4
2. A projekt háttere	6
2.1. Szakterület bemutatása - kerékpár a közlekedési rendszerben	6
2.1.1. A Next Bike rendszer illeszkedése különböző stratégiai dokumentumokhoz	7
2.1.2. A projekt illeszkedése már megvalósult, vagy folyamatban lévő fejlesztésekhez	8
3. Fejlesztési igény megalapozása	8
3.1. Helyzetértékelés	8
3.1.1. A fejlesztési igény indokltsága	8
3.1.2. Kerékpározók a Nyugat-Dunántúlon és Sopronban	9
3.1.3. Szolgáltatások helyzete	10
3.2. Mi a Next Bike?	10
3.2.1. A Next Bike rendszer működése	10
3.2.2. Sopron	11
3.3. A Next Bike rendszer célkitűzései, célcsoportjai	11
3.3.1. Célszisztéma	11
3.3.2. Célcsoport bemutatása	11
3.4. Magyar sajátosságok, korlátozó tényezők	12
4. Megvalósítási javaslat kidolgozása	13
4.1. Next Bike állomások javasolt helyszínei, elhelyezendő kerékpárok száma	13
4.2. A rendszer felépítése	17
4.3. Potenciális üzemeltetők - szervizpartnerek	18
4.4. Hirdetési felületek értékesítése, potenciális együttműködő partnerek	18
4.5. A rendszer megvalósításának becsült költségigénye	18
Felhasznált dokumentumok	20
Interjúk- kivonatok	20

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A Mobilitätszentrale Burgenland a GreMo Pannonia AT-HU ETZ projekt keretében 2010. december 10-én megbízta a Scardobona Consulting Kft-t (Sopron), hogy a Mecca Consultinggal (Wien) együttműködésben megvalósíthatósági tanulmányt készítsen Next Bike Sopron címen a következő tartalommal és súlypontokkal:

Helyzetelemzés:

Sopron városában van-e létjogosultsága a Next Bike rendszer kiépítésének

Üzemeltetési- és üzleti terv:

- Mely szervezet biztosítaná Sopronban a hálózat üzemeltetését?
- Hol lennének a kölcsönzési pontok és hány kerékpárt érdemes az egyes helyszínekre telepíteni?
- Hogyan lehet a kerékpárok szervizelését biztosítani?
- Hogyan működne a telefonos, call-center-es kölcsönzés?
- Milyen finanszírozási megoldások jöhetnek szóba a rendszer telepítése és működtetése során.
- Mely reklámcégekkel lehet együttműködni?
- Mikor léphet működésbe a rendszer?

A munkával megbízott konzorciumi partnerek a tanulmány készítése során

- áttekintették a város, kistérség és régió stratégiai dokumentumait, amelyek a kerékpáros közlekedés fejlesztésével foglalkoznak,
- áttekintették a releváns statisztikákat: kerékpáros forgalom és használat jellege (köznapi, turisztikai – idegenforgalmi), kerékpár kölcsönzők kínálata, kereslete,
- megvizsgálták az európai jó gyakorlatok adaptációját és hasonló jellegű magyar kezdeményezéseket és azok tapasztalatát,
- megvizsgálták a Next Bike rendszer magyarországi „technikai” adaptációs lehetőségeit: bankkártyás fizetés, egyéb kölcsönzési alternatívák pl. SMS, állomáshelyeknél terminál,
- mélyinterjút készítettek a rendszer bevezetéséről és működtetési lehetőségeiről releváns szervezetek (kerékpárkölcsönzés és szerviz, turizmus – idegenforgalom, reklám - marketing, tömegközlekedés, települési döntéshozók) képviselőivel (12 fő).

A tanulmány fő következtetései:

- Sopron város vezetése és a szakemberek általánosságban egyetértenek egy rugalmas, Next Bike típusú kölcsönzési rendszer bevezetésével.
- A tapasztalatok alapján hétköznapi forgalomban alacsonyabb, míg az idegenforgalomban nagyobb keresletre lehet számítani. Főként a szállásadók és idegenforgalmi szolgáltatók látják létjogosultságát a rendszer telepítésének.
- A városba látogató turisták (évi 400.000 vendégéjszaka) által használt rendszer működtetése csak a város 30 km-es vonzáskörzetének hálózati bevonásával célravezető. Mind a magyar oldalon (Fertő part, Soproni hegység), mind az osztrák oldalon (Fertő part, Közép-Burgenland) a kiemelt turisztikai attrakciókhoz Next Bike állomások kiépítése javasolt.
- A magyar oldalon kiépítendő rendszer legyen átjárható, „csere szavatos” az osztrák Next Bike hálózattal. Az állomáshelyek meghatározása illeszkedjen a tömegközlekedési szolgáltatásokhoz (GYSEV, Kisalföld Volán).
- Az Ausztriában működő bank/hitelkártya alapú Next Bike kölcsönzési rendszer magyarországi bevezetése a visszaélések, bizalmatlanság miatt kérdéseket hordoz magában.
- Az Ausztriában alkalmazott árszabás Magyarországon is vállalható.
- A rendszer működtetését (szerviz, karbantartás, kerékpárok logisztikája) több városi tulajdonú és magán szolgáltató (esetleg együttműködésben) is vállalná.
- A tervezett állomáshelyekről, a várossal való együttműködésről és reklámszolgáltatók bevonásáról további részletes egyeztetés szükséges.

2. A PROJEKT HÁTTERE

2.1. Szakterület bemutatása - kerékpár a közlekedési rendszerben

Nem új keletű a városok közlekedésből származó zaj-, levegőszennyezésnek és a zsúfoltságnak (a vele járó közlekedési baleseteknek) a problémaköre. Ennek folyamán egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy a közlekedési folyamatok szervezésében – és nem utolsó sorban az emberek hozzáállásában – radikális változtatásokra van szükség az élhetőbb környezet megteremtése érdekében.

A városi terek életminőségének javításához több embert kell rávenni arra, hogy a személygépkocsi helyett az alternatív közlekedési módokkal, elsősorban a jelen esetben preferált kerékpárral közlekedjen. Jelenleg minden ember számára – az anyagi lehetőségekhez mérten – adott a szabad közlekedési eszköz megválasztásának lehetősége. A hazánkban tapasztalható fejletlen tömegközlekedés és az alternatívaként fennálló személygépkocsik kényelme, a vele társuló biztonságérzet miatt az emberek túlnyomó többsége manapság személygépkocsival közlekedik. A helyzetet nehezíti, hogy a jelenlegi szabályozás előnyben részesíti a motorizált közlekedési eszközöket a kerékpárral szemben. A gépkocsi parkolók számára vonatkozóan évtizedek óta létezik szabályozás, míg a kerékpártárolókat illetően a 2008-ban érvénybe lépett OTÉK kiegészítések szabályozzák csak konkrétan az elhelyezendő kerékpártárolók számát és kapacitását. Éppen ezért, aki esetleg megpróbálkozik a kerékpáros közlekedéssel, hamar kedvét szegik az útjába álló „akadályok” és az agresszív autósok. Továbbá a kerékpáros közlekedés ellen szól, hogy sok helyütt nem megoldott a biciklik biztonságos tárolása sem.

Nagyobb európai városokban már évekkel ezelőtt rájöttek, hogy az egyre növekvő gépkocsiforgalmat kerékpár kölcsönzési lehetőségekkel/rendszerekkel jelentősen mérsékelni lehet. Így született meg a gondolat, mely szerint a kül-, és elővárosokból a belvárosi területekre reggel dolgozni érkező és délután haza igyekvő embereknek lehetőségük legyen az autójukat a belváros peremén biztonságos parkolóban hagyni, majd kerékpárral tovább tudnak hajtani a város magjában elhelyezkedő munkahelyükre.

Ezen az elgondoláson alapult a 2007-ben indult párizsi „Vélib”, mely a kezdeti 10.000 kerékpár után mára már 20.000-nél is több biciklivel és 1450 állomással rendelkezik. A város központjában ma már átlagosan 300 méterenként találhatóak a kerékpár-átvevőhelyek, ahol teljesen automatizáltan és gyorsan lehet kerékpárhoz jutni. Az olcsósága, egyszerűsége és környezetbarát volta miatt hihetetlen népszerűség kísérte a rendszer sorsát, amit az sem tudott megtörni, hogy a kezdeti időszakban radikálisan magas volt az ellopott vagy használhatatlanná tett járművek száma. A rendszer felhasználóbarát kialakítása is tovább növelte a népszerűségét. A díjszabás az ilyen és hasonló rendszereknél általában úgy van kialakítva, hogy a rövid távú használatot részesíti előnyben. Éppen ezért az első fél óra általában ingyenesen igénybe vehető, a további időegységekért exponenciálisan növekvő tarifát kell fizetni. Szerencsére nem ez az egyetlen működő rendszer Európában, bár tény, hogy a legnagyobb. Hasonló rendszerek működnek Koppenhágában, Brüsszelben,

Luxemburgban, Barcelonában, Frankfurtban, Berlinben, Kölnben, Stuttgartban, Münchenben és Bécsben is. Jelen tanulmány a Next Bike rendszer Sopronban történő megvalósítását vizsgálja.

2.1.1. A Next Bike rendszer illeszkedése különböző stratégiai dokumentumokhoz

Összességében kijelenthetjük, hogy a legtöbb térségi fejlesztési koncepció, program megjelöli a kerékpározás népszerűsítését, a kerékpáros turizmus növekedésének elősegítését. A Nyugat-dunántúli régió kifejezetten kerékpáros stratégiával foglalkozó dokumentumai jelenleg azonban már elavultnak tekinthetők. A TTK-Pannonvelo Konzorcium által 2002-ben készült *Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon* és a Magyar Kerékpárosklub Szakértői csapata által 2003-ban készült *A Nyugat-dunántúli régió kerékpár-turisztikai marketingstratégiája* ma már nem tekinthető aktuális dokumentumnak, hiszen az azóta eltelt 7-8 évben jelentős változások következtek be a kerékpáros infrastrukturális feltételekben és a kerékpározás megítélésében is.

A 2007-ben készült Nyugat-dunántúli Régió Regionális Átfogó Programja 1.2-es prioritása (V.1. Magas szintű környezetminőség megőrzése, javítása) kiemelten kezeli a motorizációs igény miatt a környezetterhelés csökkentését, melyen belül megjelöli, hogy javítani kell a kerékpáros közlekedés és turizmus feltételeit kerékpárút-fejlesztéssel, kölcsönző-szolgáltató hálózatok kiépítésével és tudatformálással.

A *Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon* című dokumentum által vázolt jövőkép szerint a régió *„...kerékpározás régiója lesz, ahol a lakosság, intézmények és a turisták is tudatosan, a fenntartható fejlődés elvei mentén szervezik termelő és rekreációs célú tevékenységeiket, amelyek során a kerékpárt, mint környezetkímélő közlekedési, sport- és turisztikai eszközt mind nagyobb mértékben veszik igénybe.”*

Kerékpározás témakörében jelenleg a legfrissebb hivatalos dokumentumnak a *Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013* című dokumentum tekinthető, amely jelentős civil hatásra jött létre az Új Magyarország Fejlesztési Tervvel összhangban, azonban az ÚMFT-n felül számos szemléletformálást, jogszabályváltozást célzó összehangolt akciót tartalmaz.

A program elsőszámú célja a kerékpáros közlekedés részarányának növekedése, amit jelentős mértékben elő tud segíteni egy egyszerűen hozzáférhető kerékpár-kölcsönző rendszer.

Sopron Megyei Jogú Város 2008-ban elkészült Integrált Városfejlesztési Stratégiája szerint „A kerékpáros közlekedés terén az úthálózati bővítések mellett on-line kölcsönző hálózat kialakítása is célkitűzés.”

Sopron 2006-ban elkészült Közlekedésfejlesztési Koncepciója hosszú távon kiemelt szerepet szán a kerékpáros közlekedésnek. Ennek érdekében nyomvonalak megjelölésével kerékpárutak kialakítására is javaslatot tesz a dokumentum. *„A turisztikai fejlesztési koncepció a „Zöld város” kialakításában jelölte meg távlati célját, ennek érdekében be kell kapcsolódni a Fertő-táj térségének és a szomszédos Burgenland tartomány már kialakult*

kerékpárút hálózatába. Másfelől a belvárosi nagy gépkocsiforgalom által nagymértékben szennyezett levegő minőségének javítása indokolja a kerékpározás segítését, támogatását.”

A Next Bike rendszer jelentősen hozzájárul e jövőkép eléréséhez azáltal, hogy egy egyszerű és felhasználóbarát szolgáltatással könnyen elérhetővé teszi a kerékpározást a helyi lakosok és a Sopronba látogató turisták számára egyaránt.

2.1.2. A projekt illeszkedése már megvalósult, vagy folyamatban lévő fejlesztésekhez

Az Önkormányzat tájékoztatása szerint 8,5km kiépített kerékpárút található a városban. Ennek legnagyobb részét az Ágfalvát a Dél-keleti kereskedelmi központ és ipari területtel összekötő vonal adja, mely az Ágfalvi u. – Erzsébet kert - Deák tér - Győri út --Ipar krt. útvonalon halad végig. Jelenleg folyó fejlesztések eredményeként készül az Ágfalvát Schattendorf-al (Somfalva) összekötő út kerékpárúttá történő fejlesztése, amely közvetlen kapcsolatot biztosít az osztrák kerékpárút hálózatra.

3. FEJLESZTÉSI IGÉNY MEGLAPOZÁSA

3.1. Helyzetértékelés

3.1.1. A fejlesztési igény indokoltsága

Jelenleg Sopronban 3 helyen lehetséges kerékpárt bérelni, melyek között jelentős árbeli különbség nem tapasztalható. A helyi Tourinform iroda által a Deák téri információs pontban működtetett szolgáltatás 2009-es statisztikája alapján összesen 271 alkalommal történt kerékpárbérlés. A Tóth és Fia Kerékpárbolt és Műhely által működtetett szolgáltatást igénybe vevők száma a Deák téri kölcsönző megnyílása után jelentősen csökkent és bár ez esetben egy kerékpárbolt és szervízszerelést nyújtó vállalkozásról van szó – a kerékpárok szervizelése szervezeten belül megoldható – az állításuk szerint a működtetés fenntartása a gazdaságosság határát súrolja.

Természetesen ezek a kölcsönzési rendszerek elsősorban az ide látogató vendégek számára kínálnak megoldást a környék biciklivel történő megtekintésére, míg a Next Bike rendszer előnye, hogy a helyi lakosok, ill. a városba dolgozni érkező emberek is gyorsan használatba tudják venni a kerékpárokat.

E lehetőségeken felül a városban lévő több szálláshely-szolgáltató is nyújt kerékpár-kölcsönzési lehetőséget a vendégei számára, sokszor ingyenes (egy csomag részeként történő értékesítés) konstrukciók keretében is. A velük történt előzetes konzultáció alapján a legtöbb esetben szívesen felhagynának ezzel a szolgáltatással, amennyiben egy külső szolgáltató által üzemeltetett rendszer lépne a helyükre.

Kerékpár-kölcsönzési lehetőségek Sopronban				
Név		Szolgáltatások	Árak	Egyéb
Tourinform tér	Deák	- kölcsönzés	1.000Ft/4 óra 1.500Ft/nap	gyakorlatilag semmi reklámtevékenység, a honlapon van egy mondattal említve
Tom	Bike	- kölcsönzés - túravezetés	1.200Ft/fél nap 1.600Ft/egész nap (mennyiségi kedvezmény)	http://www.ambrits.hu/tombike/
Tóth és Kerékpárbolt Műhely	Fia és	- kölcsönzés - szerviz - kerékpárbolt	1.000-1.700Ft/4 óra 1.500-2.600Ft/nap időkedvezmény	http://members.chello.hu/toth.jozsef401/

Sajnálatos módon jelenleg Sopronban a motorizált közlekedés dominanciája a meghatározó, ebből adódóan a város fő közlekedési útőerei (Győri út, Csengery u., Mátyás király u., Erzsébet u. és a Várkerület) zaj-, és szennyezőanyag-terhelése jelentős. Ennek csökkentése csak a motorizált közlekedési eszközök használatának felhagyása, a tömegközlekedésre való áttérés és a kerékpáros-gyalogos közlekedés arányának növekedése árán érhető el.

3.1.2. Kerékpározók a Nyugat-Dunántúlon és Sopronban

A kerékpározók számát és összetételét nagyon nehéz pontosan meghatározni vagy megbecsülni. A Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon című dokumentum szerint folyamatos növekedés tapasztalható a kerékpárt használók számában, de megközelítő adatot sem lehetséges adni a rendszeresen kerékpárt használók számára vonatkozóan. A dokumentum szerint sok esetben a kerékpárvásárlás és az elhatározás után a nem megfelelő infrastruktúra, a balesetveszély és a kerékpártárolás kedvezőtlen lehetőségei hátrányosan érintik a kerékpározni vágyókat, akiknek ezután csökken a motivációjuk a biciklizésre.

A kerékpáros turisták többsége a vendéglátók és egyéb szolgáltatást nyújtó vállalkozások megítélése alapján többségében külföldiek, akik legnagyobb számban Ausztriából, Hollandiából és Németországból érkeznek.

Sopron Megyei Jogú Város 2008-ban elkészült Integrált Városfejlesztési Stratégiája szerint a kerékpározás részaránya a közlekedés egészéből alacsonynak tekinthető, valószínűleg a városon belüli kerékpárutak hiánya miatt. A dokumentum megjelöli, hogy a jelenlegi ellátottság 0,47 m/lakos kerékpárút, továbbá feladatként tűzi ki a tájékoztató rendszer és a kerékpártárolás fejlesztését is.

3.1.3. Szolgáltatások helyzete

A kerékpározni szándékozók a szolgáltatások, kiadványok hiánya, ill. alacsony színvonala is visszatarthatja a kerekézésétől. Az internet térhódításával ma már on-line térképeken lehet útvonalat tervezni, amit sokan ki is használnak és már előre gyártott túratervvel érkeznek. A kerékpárkölcsönzőket a komoly kerékpáros turisták nem veszik igénybe, mert a hosszabb távú túrákhoz speciális, gyakran drága kerékpárok szükségesek, amiket a kölcsönzők nem tudnak biztosítani. A kialakítandó Next Bike rendszer és a kerékpárok szerkezeti felépítése egyébként is elsősorban a városon belüli, ill. rövid városkörnyéki kerékpározásra alkalmas, hosszú távú túrázásra kevésbé.

A szolgáltatások ma még kimerülnek a kerékpáros boltok, illetve néhány szerviz és az említett néhány kölcsönzési lehetőség működésében. Ezeken felül a Na-túra 2000 Bt. foglalkozik Sopron és a Fertő tó környéki túrák szervezésével, vezetésével. Továbbá a Fertő körüli kerékpártúrák népszerűsítésére találunk egy honlapot a www.fertoparton.hu oldalon, ahol 4 különböző hosszúságú térképes túraajánlat is megtekinthető. Sajnálatos módon a helyi utazási irodák, utazásszervezők kínálatából teljes mértékben hiányoznak a kerékpározással kapcsolatos szolgáltatások, túraajánlatok, csomagok és információs anyagok. Részükről eseti megkeresések jellemzőek a kerékpár-kölcsönzők felé, amennyiben erre igény mutatkozik.

3.2. Mi a Next Bike?

A Next Bike egy piaci alapokon működő kerékpár-kölcsönzési rendszer, amely gyors és kényelmes alternatívát biztosít rövid távolságon történő közlekedéshez. A Next Bike-ot Ralf Kalupner alapította 2004-ben Lipcsében. A mai napig itt található a székhelyük, ahol 20 munkatárs dolgozik. A regionális szervizpartnerek - szoros együttműködésben a központtal - Németország 21 állomáshelyén (2009-es állapot) gondoskodnak a járműparkról. Ehhez jönnek még az ausztriai, svájci és új-zélandi partnerkapcsolatok. A piaci alapú kölcsönző rendszer egyrészt a kölcsönzési díjból, másrészt a kerékpárokon kialakított reklámfelület értékesítéséből szerzi bevételeit.

3.2.1. A Next Bike rendszer működése

A rendszer alapvető elemeként a település különböző frekvenciált pontjain kerékpár-állomások kerülnek elhelyezésre. Az első használatnál szükséges egy ingyenes Next Bike ügyfélszámla nyitása, melyet telefonon vagy interneten is elérhető. A fizetéshez megadott bankszámlaadatok megerősítése érdekében egy Eurót kell átutalni. Ez közvetlenül jóváíródik az újonnan megadott ügyfélszámlán, ami később felhasználható. Egyszeri regisztrációval egy ügyfél minden Next Bike kölcsönzőnél 4 kerékpárt, igény esetén akár többet is kölcsönözhet. A kölcsönözni kívánt kerékpár számának megadását követően az ügyfél rövid időn belül megkapja a zár kinyitásához szükséges kódot. Megállás esetén a biciklit ezzel a kombinációval lehet a használat ideje alatt zárni és nyitni. A használat végeztével az ügyfél

ismételten felhívja a központot, megadja a kerékpár számát és a leadás helyét. Az egyéni használaton túl a kerékpárok elérhetőek csoportok és rendezvények számára is.

3.2.2. Sopron

Sopron Magyarország nyugati határa mellett, az Alpok lábánál, Bécstől 60 km-re, Budapesttől 220 km-re található. Az ország egyik legősibb ékszervárosa. A város egyesíti magában a múltat és a jelent, hidat alkotva az ország és nyugati szomszédjai között, kaput nyit a hozzánk látogató belföldi és külföldi vendégek előtt, mint azt a város címere is jelképezi.

A természeti környezet üdítő, gyógyító hatású alpesi levegő, erdős hegyoldalak sétaúttjai, kilátói, forrásai, a Fertő közelsége - Sopront valóban hazánk egyik legszebb, legkellemesebb üdülőhelyévé avatja. Az országban Budapest után Sopron büszkélkedhet a legtöbb műemlékkel, melyek száma megközelíti az 500-at. A műemléképületek belvárosban és környezetében fellelhető koncentrációja páratlan hangulatot kölcsönöz a soproni utcaképnek.

További vonzerőt jelentenek a Soproni borvidék minőségi borai, melyek tovább növelik a városba érkező turisták számát.

3.3. A Next Bike rendszer célkitűzései, célcsoportjai

3.3.1. Célsziszter

A Next Bike rendszer kialakításának alapvető céljai:

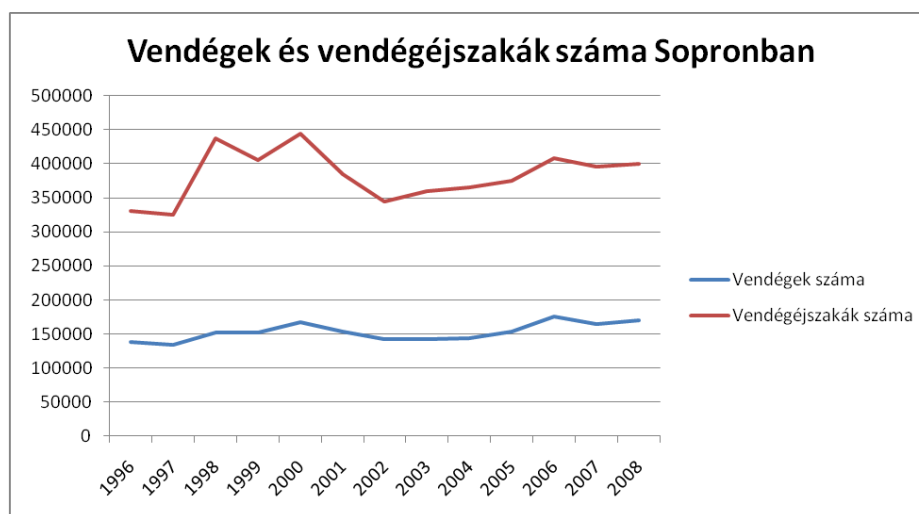
- belvárosi és rövid távú utazásokra gyors, olcsó és könnyen hozzáférhető alternatíva nyújtása
- a belvárost érintő utazások motorizált közlekedésről kerékpárra történő áttérrelése, ezáltal a környezetterhelés csökkentése
- idő-, és költségmegtakarítás
- a fenntartható közlekedés elősegítése
- társadalmi, egészségügyi hasznok

3.3.2. Célcsoport bemutatása

A vizsgálat eredményeként megállapíthatjuk, hogy Sopronban a helyi lakosság mellett az elsődleges célközönség az ide érkező turisták. A kerékpározás motivációs oldalát tekintve általában két fő okot különböztetünk meg. Az egyik a mindennapi közlekedési célú, míg a másik a túrázási célú kerékpározás. Az elsőbe többnyire Sopron város lakói és az itt dolgozó emberek tartoznak, míg az utóbbi kategória gyakorlatilag a turistákkal feleltethető meg. A Next Bike rendszerében lévő kerékpárok - szerkezeti kialakításukból adódóan - elsősorban rövid távú biciklizésre alkalmasak. Ez azonban semmiféle hátrányt nem jelent, mert a hosszabb túrákra induló turisták elsősorban a saját kerékpárjukat használják.

Sopronban az elmúlt években átlagosan 400.000 körüli vendégéjszakát regisztráltak a kereskedelmi szálláshelyeken, amely rendkívül jól mutatja a hely turistavonzó képességét és megalapozott okot ad a rendszer bevezetésére.

Az alábbi diagram jól szemlélteti a kereskedelmi szálláshelyekre érkező turisták és az ott eltöltött vendégéjszakák számát.



A kerékpáros turizmus Európában az elmúlt évtizedek egyik legsikeresebben fejlődő idegenforgalmi ágazata. Az emberek a környezettudatos életmódra való átállásának az egyik elemeként értékelhetjük, hogy a pihenési célú utazásaik és a mindennapjaik alkalmával egyre gyakrabban használnak kerékpárt. Kijelenthetjük, hogy hazánkban is a kerékpározás iránt egyre nagyobb az érdeklődés. Magyarországon évente kb. 300.000 kerékpárt adnak el, melyen belül egyre nagyobb arányban vannak a magasabb minőségi kategóriába tartozó biciklik.

A turistákon kívül természetesen a helyi lakosság sem hagyható figyelmen kívül, hiszen a városon belül az ő mobilitásukat is nagyban segítheti a Next Bike kerékpár-kölcsönzési rendszer bevezetése. Hatékonyságát tekintve a kerékpár a városi közlekedésben szinte verhetetlen. Kisebb távolságokon jelentősen gyorsabb, mint az autó vagy bármely más motorizált tömegközlekedési eszköz és a „parkolás” is jelentősen könnyebbé tehető. Különösen igaz ez az állítás Sopronra, hiszen sok esetben gyalog könnyebb és gyorsabb eljutni egyik helyről a másikra, mint helyi járatos busszal. Kerékpárral pedig az idő rövidege a személygépkocsival és tömegközlekedéssel szemben tovább növelhető, ami jelentős vonzerőt társít a Next Bike rendszerhez.

3.4. Magyar sajátosságok, korlátozó tényezők

A rendszer magyarországi bevezetésével kapcsolatban az alábbi sajátosságokat találtuk:

- hitel/bankkártyák számának kiadásával kapcsolatos szokások kockázati tényezőként értékelhetők
- Sopron belvárosában, ill. annak közelében Műemléki Jelentőségű Területen elhelyezni kívánt kerékpár-állomásoknál figyelembe kell venni a hatályos műemléki

előírásokat. A KÖH örömmel fogadta az ötletet, hiszen a belváros autós forgalmának egy részét ez által kerékpárra lehet váltani. Tájékoztatásuk szerint ajánlatos lenne a város polgármestere által a belvárosba elhelyezni kívánt hagyományos kerékpártárolókhhoz hasonló szerkezeteket kialakítani. Az állomások telepítése előtt mindenképpen szükséges egyeztetni a KÖH-el, majd ezután kezdődhet meg az engedélyezési folyamat.

- a szabályozási környezet és a kerékpárbarát infrastruktúra elavult, hiányos
- a kerékpározással kapcsolatos statisztikák (amennyiben vannak) pontatlanok, nem tükrözik a valóságot, pontos becslésük gyakorlatilag lehetetlen, ezért nehéz becsülni a rendszer potenciális használoinak számát
- a kerékpározáshoz való politikai hozzáállás kezdetleges

4. MEGVALÓSÍTÁSI JAVASLAT KIDOLGOZÁSA

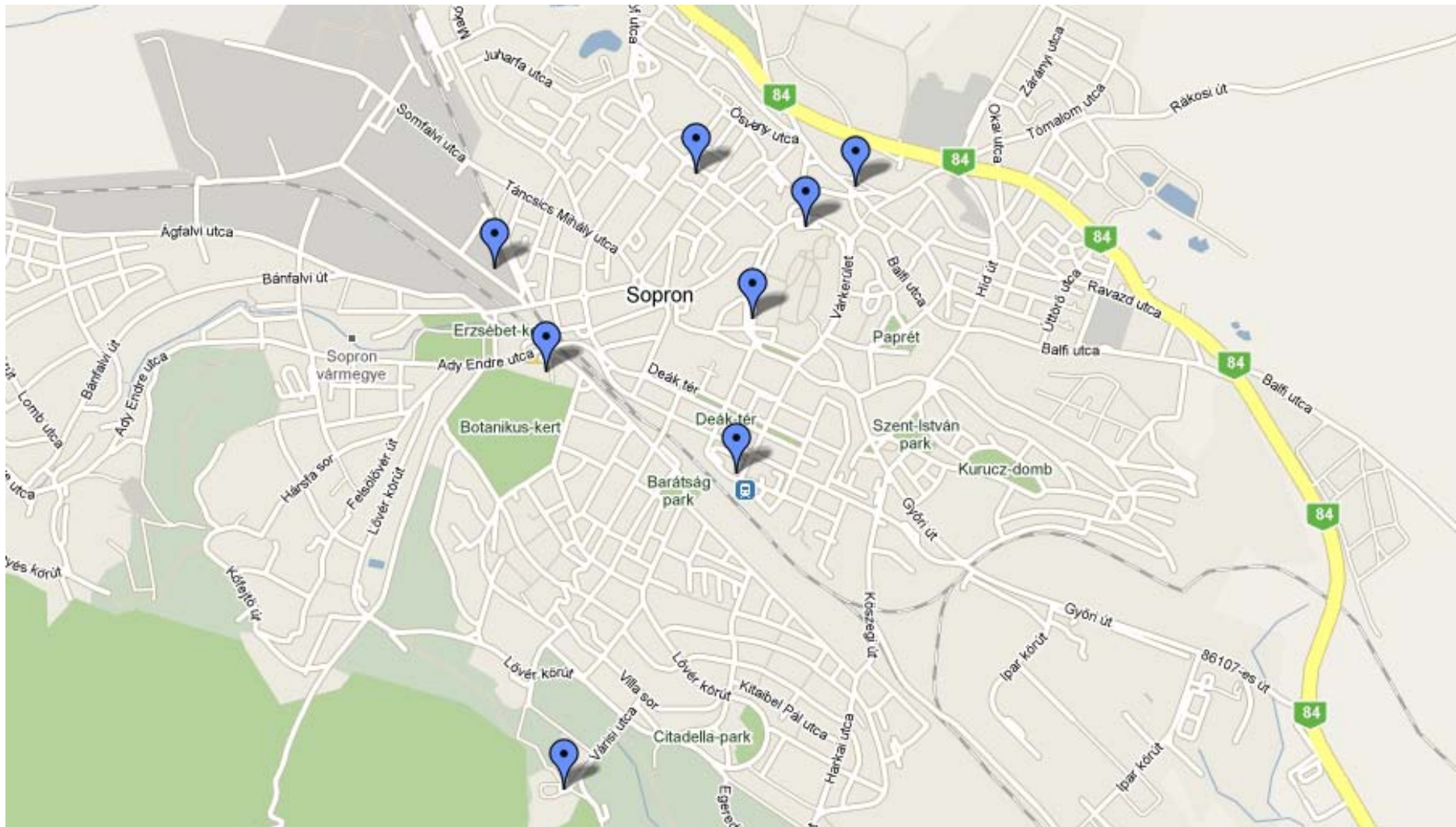
4.1. Next Bike állomások javasolt helyszínei, elhelyezendő kerékpárok száma

A vizsgálat és az elkészült interjúk alapján a következő helyszínekre javasoljuk elhelyezni a kerékpárokat. Fontos, hogy főként a Sopronba látogatók által, illetve szabadidős céllal igénybevett kerékpárkölcsonzó hálózat ne csak Sopronban, hanem kb. 30 km-es határtérségi vonzáskörzetében Magyarországon és Ausztriában is rendelkezésre álljon állomásokkal.

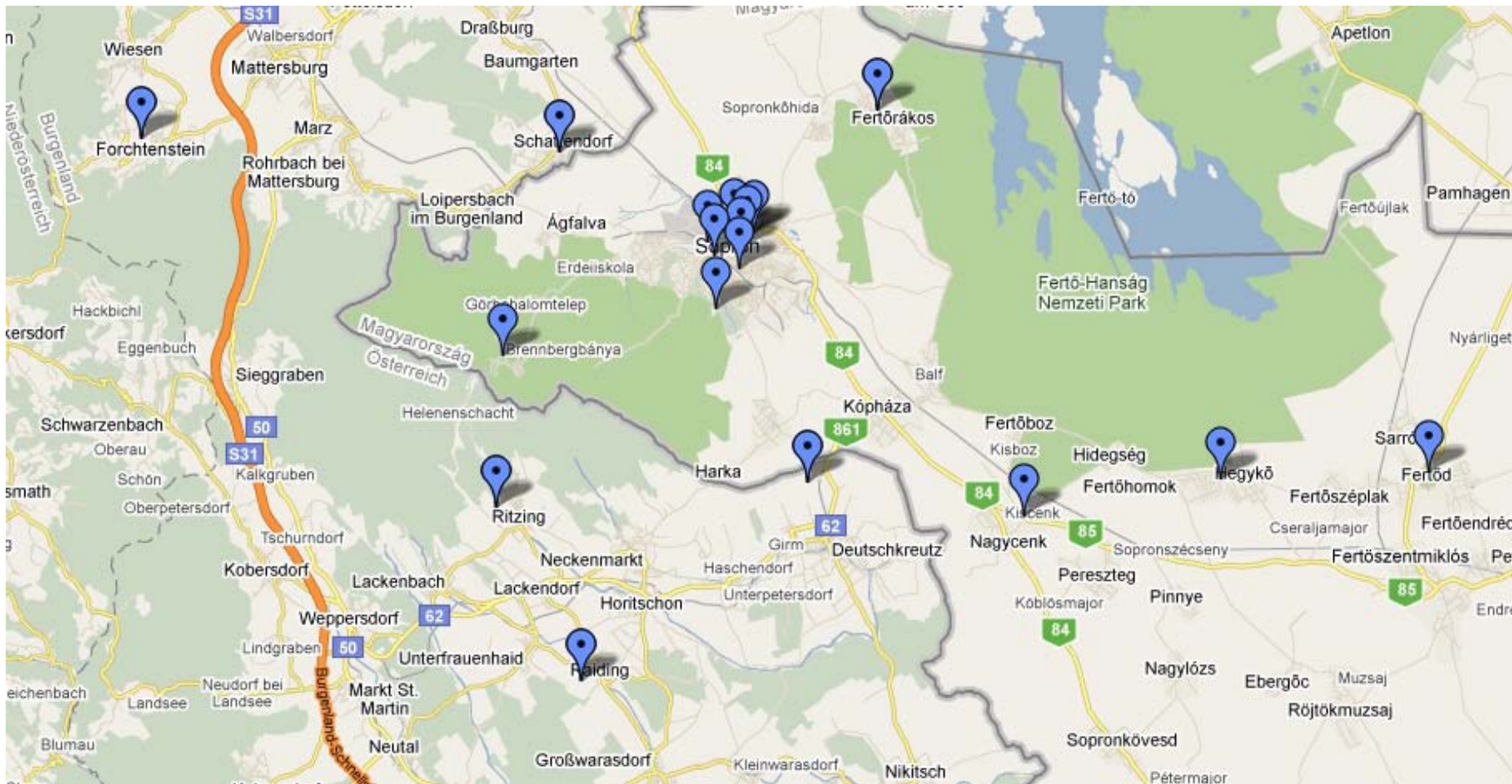
Sopron városban		
Javasolt helyszín	Kerékpárok száma (db)	Környéken lévő potenciál
• GYSEV pályaudvar	12	• jelentős utasforgalom (ingázás és turizmus) (havi átlag 40.000 fel- és leszálló utas) • helyi járatos buszok többsége megáll
• Volán helyközi pályaudvar	6	• jelentős utasforgalom, melynek nagy része ingázási céllal történik (napi 14.000 fő)
• Petőfi tér – mélygarázs feljáró	12	• közvetlenül a történelmi belváros szélén helyezkedik el, 240 autónyi kapacitás a mélygarázsban
• Hotel Sopron	6	• ****-os 100 szobás hotel
• Várisi út buszforduló	12	• Hotel Szieszta, Hotel Lóvér, Fagus, Szanatórium közvetlen közelében helyezkedik el
• UK-RK Kollégiumok, Ady Endre u.	6	• 450 fős kollégium, Egyetemi Központ és Botanikus kert
• LUK-VUK Kollégiumok, Baross u.	6	• 400 fős kollégium, Mandarin Panzió (70 fő kapacitás)
• Kisvárkerület	6	• parkoló

Sopron környékén a magyar oldalon		
• Brennbergbánya – buszforduló	6	• Sopron történelmi külvárosa, erdei túrázás
• Nagycenk – kisvasút parkoló	6	• Széchenyi Emlékmúzeum
• Hegykő – SÁRA Termálfürdő	6	• Múzeumvasút
• Fertőd – kastély bejárat/parkoló	6	• évi 100.000 vendégéjszaka
• Fertőrákos – Püspöki kastély	6	• jelenlegi felújítása kiemelt projekt, látogatószáma jelentősen növekszik
		• Fertőpart
Sopron környékén az osztrák oldalon		
• Raiding / Doborján	6	• Liszt Ferenc szülőháza
• Lutzmannsburg / Locsmánd	6	• Sonnentherme / családi termál- és élményfürdő
• Deutschkreutz/ Sopronkeresztúr	6	• strand
• Ritzing / Récény	6	• strand
• Forchtenstein / Fraknó	6	• Eszterházy vár
• Schattendorf / Somfalva	6	• strand

Sopron belvárosában tervezett állomások elhelyezkedése



Tervezett állomáshelyek elhelyezkedése Sopron környékén



4.2. A rendszer felépítése

Fizetési módok

A magyarországi bank- és hitelkártya-használati szokások miatt szükséges, hogy a kialakított rendszer egésze pozitív benyomást keltsen a potenciális használókban, ezáltal nyitottá válnak a kerékpárok (és az ezzel járó bank/hitelkártya) használatára. A kölcsönzéshez szükséges bank/hitelkártya adatok megadása miatt a rendszerrel szemben elkövetett visszaélések száma csökkenthető, hiszen az ügyfelek személyes adatainak regisztrálása megtörténik.

A meglévő rendszerek kiegészítése

Fontos kihangsúlyozni, hogy a Next Bike rendszer célja nem a jelenlegi kölcsönzési kapacitások ki/leváltása, hanem azok kiegészítése. A nagyobb, csoportos kerékpárbérlésre továbbra is az eddig rendelkezésre álló kölcsönzési pontok fognak szolgálni. A Next Bike az egyedi, spontán vagy kiscsoportos kerékpározók számára kínál rövid idejű és rugalmas kerékpárhasználatot. A két struktúra nem konkurenciája, hanem kiegészítője egymásnak. A Next Bike rendszer rugalmasságából adódóan nyitott mindenféle kooperációra új, innovatív szolgáltatás nyújtása érdekében.

Rugalmas – turisztikai szolgáltatóknak ideális

A kerékpárok kölcsönzésének menetét a szállodák/szálláshelyek recepcióján és a GYSEV vasútállomás épületében lévő mobilitási központban dolgozók is segíthetik, ami által a rendszer használatának megismerése is könnyebb lehet.

Tömegközlekedés arányának javítása Sopronban

Ezen túlmenően a rendszer kiépítése segíthet a „Sopron a zöld város” koncepció népszerűsítésében is azáltal, hogy egy könnyen hozzáférhető lehetőség nyílik a kerékpározásra.

Ügyfélszolgálat

A telefonos automata ügyfélszolgálati rendszer elterjedt Magyarországon, azonban hátránya, hogy a kapcsolat szolgáltató és ügyfél között személytelen marad és sok esetben átláthatatlan. Ez utóbbi megoldására a lehetőségekhez képest egyszerűsíteni kell a menürendszert, továbbá ajánlatos a tájékoztató kiadványokon feltüntetni a telefonos menü pontjait.

4.3. Potenciális üzemeltetők - szervizpartnerek

A rendszer üzemeltetésére az előzetese megkeresés és információk alapján két cég is érdeklődését mutatta. A Tóth és Fia Kerékpárbolt és Műhely sok éves tapasztalattal rendelkezik kerékpárjavítás és kölcsönzés terén, továbbá a Sopron Holding Zrt. is együttműködését ajánlotta fel a rendszer üzemeltetésére vonatkozóan. Mindkét vállalat rendelkezik az ehhez szükséges emberi erőforrásokkal és eszközháttérrel, ill. adott esetben további szükséges eszközök beszerzésére is vállalkoznak.

A rendszer felépítésétől függően célszerű a hibabejelentő „call center” is az üzemeltető – szervizpartnerekhez rendelni.

Fodor Tamás, Sopron város polgármestere jó ötletnek tartja a rendszer bevezetését, azonban nem biztos, hogy egy már működő rendszer telepítését szeretné megvalósítani. Elképzelhetőnek tartja, hogy a város saját maga hozna létre egy ilyen struktúrát.

4.4. Hirdetési felületek értékesítése, potenciális együttműködő partnerek

Az interjúk és az összegyűjtött információk alapján azt tapasztaltuk, hogy a turisztikában érdekelt cégek hirdetési ismertségi alapon kerülnek publikálásra, a nagyobb méretű cégek pedig általában egy központi (többnyire budapesti) irodából, alvállalkozók segítségével népszerűsítik termékeiket. Ezen felül a reklámfelületek értékesítése (politikailag) érzékeny terület, széleskörű konszenzus szükséges a város döntéshozói részéről.

A kerékpárok reklámfelületeinek értékesítésére az alábbi potenciális partnereket javasoljuk:

- www.sopronguide.com
- Pannon Sopron Kft. (Nap rádió, Pulzus TV)
- Hírsztár
- Szuperinfó

4.5. A rendszer megvalósításának becsült költségigénye

A rendszer 4.1-es fejezetben leírtak szerinti megvalósításának becsült költségigénye az alábbi táblázatban található. A költségek becslése 300€-s (Áfával együtt) darabonkénti kerékpár és 2650€-s (+25% ÁFA) kerékpárállomás árral készült. Továbbá a kerékpártárolók maximális kapacitásának megfelelő számú kerékpár költsége került betervezésre. Az üzemeltetés folyamán ennél kevesebb kerékpár egy időben forgalomba állítása javasolt, a fennmaradó járművek képezhetik a szerviz/tartalék kapacitást.

adatok €-ban

Sopronban					
Javasolt helyszín	Kerékpártárolók száma (6 kerékpáros)	Kerékpárok száma (db)	Kerékpártárolók költségei	Kerékpárok Költségei	Összes Költség
GYSEV pályaudvar	2	12	6625	3600	10225
Volán helyközi pályaudvar	1	6	3312,5	1800	5112,5
Petőfi tér – mélygarázs feljáró	2	12	6625	3600	10225
Hotel Sopron	1	6	3312,5	1800	5112,5
Várisi út buszforduló	2	12	6625	3600	10225
UK-RK Kollégiumok, Ady Endre u.	1	6	3312,5	1800	5112,5
LUK-VUK Kollégiumok, Baross u.	1	6	3312,5	1800	5112,5
Kisvárkerület	1	6	3312,5	1800	5112,5
Sopron környékén					
Brennbergbánya – buszforduló	1	6	3312,5	1800	5112,5
Nagyecenk – kisvasút parkoló	1	6	3312,5	1800	5112,5
Hegykő – SÁRA Termálfürdő	1	6	3312,5	1800	5112,5
Fertőd – kastély bejárat/parkoló	1	6	3312,5	1800	5112,5
Fertőrákos – Püspöki kastély	1	6	3312,5	1800	5112,5
ÖSSZESEN	16	96	53 000	28 800	81 800

FELHASZNÁLT DOKUMENTUMOK

Sopron Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája 2008

Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013

Nyugat-dunántúli Régió Kerékpáros-Turisztikai Marketingstratégiája 2003

Kerékpárral a Nyugat-Dunántúlon 2002

Fenntartható Közlekedés a Városban – Útmutató Önkormányzatoknak

Győr-Moson-Sopron Megye Turizmusfejlesztési Koncepciója és Programja

Tudomány és Közlekedés – Utak a kerékpározáshoz

www.criticalmass.hu

www.bringazzamunkaba.hu

www.kerekparosklub.org

www.ksh.hu

www.itthon.hu

INTERJÚK- KIVONATOK

A tanulmány elkészítése során az alábbi személyekkel készült mélyinterjú:

Bális Judit – Kisalföld Volán Zrt. helyi személyszállítási üzletág vezetője, Sopron

Bognár László – Kisalföld Volán Zrt. kereskedelmi és forgalmi igazgatóhelyettes, Sopron

Feldmann Márton – GYSEV Zrt. személyszállítási üzletág igazgató

Dr. Fodor Tamás – Sopron MJVÖ polgármestere

Dr. Komornoki László – Sopron Holding Zrt. ügyvezető

Molnár Balázs – Sopron Turizmusáért Egyesület elnök

Németh Béla – GYSEV Zrt. Gremo Pannonia projektkoordinátor

Süveg Gábor – Critical Mass Hungary Sopron

Szedelyi Láda Judit – Drescher Touristik

Tama István – Nyugat-dunántúli Regionális Marketing Igazgatóság igazgató

Taschner Tamás – Tourinform Iroda Sopron vezető

Tóth Norbert – Tóth és Fia Kerékpárbolt és Műhely