

3.2 Infrastruktúra-fejlesztés

I. A túraútvonalak infrastruktúrális fejlesztésének jelentősége, célkitűzések

A Bejárható Magyarország Program szempontjából az infrastruktúra fejlesztés alapvetően kettős célt szolgál. Egyrészt a természettől sokszor elidegenült ember (a korábbi szóhasználat: turista) hozzáféréseinek (utak, lépcsők, jelölés, táblázás, adatbázisok, digitális eszközök) és ott léte esetén bizonyos kényelmi elvárásaink biztosítása (szállás, pihenő, kikötő, mosdó). Másrészt a környezet, természet védelmét az emberi jelenlét ekként megjelenésével szükségszerűen együtt járó hatásaival szemben, vagy legalábbis ezen hatások csillapítása érdekében (tiltó, elzáró eszközök, sorompó, bója, szemetes, csatornázás). A fentiekkel cseng egybe Dr. Téry Ödöntől (1856-1917) az egyik legnevesebb magyar természetjárótól származó idézet, amikor a kezdtek kiépülni a természetjárás alapinfrastrukturái:

„Az ember nem azért turista, mert az erdőt járja, hiszen a vaddisznó is járja – mégsem turista, hanem azért, hogy maradandó, a közt szolgáló turistalétesítményeket hozzon létre.”

1. Turistaútvonalak kialakulása Magyarországon

A magyar turisták – bár ezzel csak nagyon kevés közülük – sokat köszönhetnek Dr. Téry Ödönnek, aki az első magyar turistamozgalom szervező volt. *„Élete során intenzíven foglalatzkodott a magyarországi turistamozgalom szervezésével. Kezdetben a Pilist és a Börzsönyt járta be, majd a tátrai hegyekben túrázott. Több csúcst a Magas-Tátrában ő mászott meg először. Az ő nevéhez fűződik az első dobogó-kői menedékház alapítása. Számos turisztikai hely őrzi a nevét, például a Tátrában a Téry-menedékház, a Téry-csúcs, a Téry-horhos vagy a Téry-kuloár, a Visegrádi-hegységben pedig a Téry út”¹.* Munkássága felhívta a figyelmet arra, hogy a természetjárás az egyik legegészségesebb, és legkellemesebb módja az aktív pihenésnek, emellett filozófiájával lefektette a környezettudatos gondolkodás alapjait, amely a későbbi generációkat a turistaútvonalak infrastruktúrájának fejlesztésére sarkalta.

¹ Forrás: Wikipédia http://hu.wikipedia.org/wiki/T%C3%A9ry_%C3%96d%C3%B6n_%28turistamozgalom-szervez%C5%91%29#A_turista_.C3.A9s_hegym.C3.A1sz.C3.B3 Letöltés ideje: 2014.06.25 00:38

Az Országos Kéktúra Magyarország északi tájain végighaladó, Írott-kőtől Hollóházáig tartó, folyamatos turistaút. A hossza több mint 1100 km. Ez Magyarország és Európa első hosszútávú turistaútja. Teljesítése semmilyen kötöttséggel nem jár. Az útvonalat végigjárva a rendszeres sportoláson túl képet kaphatunk hazánk életéről, fejlődéséről, megismerhetjük mindennapjait, történelmét, föld- és vízrajzát, állatvilágát és természeti szépségeit.

1938-ban Szent István király halálának 900. évfordulójára készült el az akkor még 910 km-es út, dr. Cholnoky Jenő – a Magyar Turista Egyesület elnöke – kezdeményezésére. Sümegtől a Nagy-Milicig a kék jelzést 10 év alatt (1928-1938) festették fel a Kinizsi Encián szakosztály turistái. 1937-ben a Magyar Turista Szövetség vándorgyűlésén, Bugacon született meg a határozat, hogy a Szövetség fennállásának 25. évfordulóját 1938-ban az Országos Kék út megnyitásával ünnepli meg. A nyitótúrát Szent István turistavándorlásnak keresztelték el. A mozgalom eredeti kiírása szerint öt évente tartottak volna jubileumi túrákat.

A túrakerékpározás "... olyan vakációs, vagy látogató tevékenység, amely a kerékpározáson részben, mint közlekedési módon, részben mint kikapcsolódási formán alapszik. A látogató a kerékpárt két pont között, vagy egy körútvonalon szállítóeszközként használja, de az utazás elsődleges motivációja a kikapcsolódás. A kerékpáros turizmus magába foglalja az egynapos látogatást, a rövid kirándulást és a hosszabb kerékpártúrát. A kerékpározás lehet az utazás fő célja, vagy csak része egy adott célterület meglátogatásának. Lényeges, hogy a kerékpározást a turista a kirándulás vagy az üdülés szerves részének tekintse. A kerékpáros túrázás tehát olyan egy- vagy többnapos szabadidős célú utazás, amelynek során a szabadidős kerékpározás meghatározó és kiemelt szerepet játszik a látogatás, illetve a vakáció során².

Magyarországon több vitorlázásra alkalmas hely van – a Balaton, a Velencei-tó és a Tisza-tó a Fertő tó, a Máji-tó, Hejőkeresztúri tó, Orfűi tó, , -, . A magyar vitorlás közéletben a Balaton mellett a többi vízfelületet szokás „kistavas” jelzővel illetni. Évente körülbelül kilencezren szállnak hajóra a magyar tengeren mancsaftként – vagyis a legénység tagjaként – vagy kormányosként.

A túralovaglás népszerű sporttá vált, ami nagyszerű módja a természetben való barangolásnak és egyben családi program is lehet.

² Kerékpáros túravezetők kézikönyve ([MKTSZ](#), Budapest, 2005)

2. A fejlesztés indokoltsága, formája - turistaútvonalak igénybevételének mértéke

Magyarország kedvező adottságokkal rendelkezik a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez, a számos pozitív érték ellenére azonban a kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségek kiaknázására mindeközéig nem, illetve csak korlátozott mértékben került sor. Ennek következményeként jelenleg nem beszélhetünk Magyarországon komplex kerékpáros turisztikai termékről, még a legfejlettebb infrastruktúrával rendelkező helyszíneken sem. A Bejárható Magyarország keretprogram alapjául az alábbiak szolgálnak:

A gyalogos jármód tekintetében elmondható, hogy a kijelölt túraútvonalak az ország szinte egészét átszövik, kevés olyan tájegység van, ahol ne lenne túrázásra, kirándulásra alkalmas terület. Probléma az utak infrastrukturális elmaradottságában mutatkozik, hiszen a sokszor perifériás területeken húzódó útvonalak nem elég vonzóak a társított szolgáltatások számára, a rurális területekbe vetett gazdasági bizalom kevés. Ennek szemmel látható eredménye az, hogy kevés a kiegészítő jellegű szolgáltatás az utak mentén, ami hátrányosan hat vissza az adott terület népszerűségére.

Az ún. vízi jármódok szerencsésebb helyzetben vannak, hiszen a rendszerváltozás után a vitorlázás köré kiépült infrastruktúra számottevő fejlődésen ment keresztül, a magánszektor tetemes összeget investált ezen ágazatba. A túrakajakozás helyzete rendkívül speciális. Magyarország vizeinek szinte mindegyike – kivéve a magántulajdonban lévő tavakat – szabadon igénybe vehető a túrakajakozni vágyó turisták számára, de a vízpart tekintetében is igaz a gyalogos jármódnál megemlített infrastrukturális hiányosság. A túrakajakak másik speciális szempontja az, hogy ideálisan szabályozott keretek között kell, hogy történjen, hiszen a vízi sportokra jellemzően az emberélet fokozott veszélynek van kitéve. A vízimentő szolgálat, valamint a vízirendőrség fejlesztése elengedhetetlen minden olyan területen, ahol a kajakos jármód megveti a lábát.

A lovassport, és a lovas természetjárás még gyerekcipőben jár hazánkban. Költségvonzatai miatt nem alakult ki olyan széles igénybevétel, mint például a gyalogos, vagy kerékpáros jármód. A lovas természetjárás elengedhetetlen feltétele az, hogy a kijelölt turisztikai útvonalak akadálymentesítésre kerüljenek, hiszen egy mocsaras, göröngyökkel teli túraútvonalon aligha lehet élvezettel lovagolni, nem beszélve az állat indokolatlan megterheléséről, és az esetleges bukás miatti baleseti kockázatokról. A magyar túraútvonalak előbbieik szerint fejlesztésre szorulnak a tekintetben, hogy az utak akadálymentesen lovagolhatóak legyenek, elsődleges indikátorok lehetnek e körben; az

utak szélesítése a társas lovaglás elősegítése végett, és a felszín lovagolhatóvá tétele a szükséges talajmunkák elvégzésével.

Magyarország Alaptörvénye XX. Cikke az alábbiak szerint határozza meg a testi és lelki egészséghez való jogot:

Mindenkinek joga van a testi és lelki egészséghez. Az (1) bekezdés szerinti jog érvényesülését Magyarország (...) a sportolás és a rendszeres testedzés támogatásával, valamint a környezet védelmének biztosításával segíti elő.

Az Alaptörvény mindenkinek biztosítja a jogot a testi és lelki egészséghez, valamint az egészséges környezethez. Ennek részeként az államnak biztosítania kell az egészséges környezetben végzett azon sport- és szabadidős tevékenységek végzésének jogi feltételeit is, amelyek az egészség védelmét és az emberi minőség kiteljesedését szolgálják, ugyanakkor a természeti és épített környezet megóvásával mint közérdekkel és a tulajdonhoz fűződő jogokkal is megfelelően összehangolhatók. Az Alaptörvény szellemével összhangban több olyan összefogó program látott napvilágot, amely a turizmus, és a – témánk szempontjából érdekes – hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztését tűzte ki célul.

Az ÚMVP, vagyis Új Magyarország Vidékfejlesztési Program (ÚMVP) „Turisztikai tevékenységek ösztönzése” intézkedése a falusi, illetve vidéki turizmus fogadóképességének, a szolgáltatások színvonalának, sokféleségének növelését tűzi ki célul. Ehhez kapcsolódóan a nem üdülőkörzethez tartozó vidéki térségekben a természeti környezet adottságaira alapuló aktív turizmus infrastrukturális feltételeinek kialakítását is megnevezi. Az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapból a mezőgazdasági utak fejlesztéséhez nyújtandó támogatások célja mezőgazdasági utak építése, felújítása, bővítése, szélesítése, mely utak a kerékpáros turizmus szempontjából is nagy jelentőséggel bírhatnak.

Kidolgozásra került a Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013 (KMP), mely a kerékpáros közlekedés és szabadidős célú kerékpározás (ezen belül a kerékpáros turizmus) fejlesztésére irányuló átfogó lépéseket, valamint a kerékpározással összefüggő kérdések kezelésére alkalmazható megoldásokat hivatott bemutatni.

A Sport XXI. Nemzeti Sportstratégia 2007-2020 egy átfogó stratégiai irányvonal, amely foglalkozik a sport (professzionális és tömegsport egyaránt) infrastrukturális fejlesztési lehetőségeivel is. A stratégia hazánk szabadidő- és versenysportjának középtávú fejlesztési prioritásait jelöli meg, azzal a céllal, hogy többek között az egészség

megőrzésén keresztül javítsa az ország társadalmi, gazdasági helyzetét. A szabadidősportok fejlesztési céljai között megjelenik turizmus fejlődéséhez elengedhetetlen útvonalának, mennyiségének javítása is. A kormányzat, a politika számára a célok elérésének alapköve egy hivatalosan elfogadott fejlesztési-, szakpolitikai stratégiai anyagra, amely tartalmazza a cél-, eszköz-, és intézményrendszert is. Annak érdekében, hogy a későbbiekben ismertetett területeken, a javasolt intézkedések megvalósuljanak következő fejlesztési – stratégiai dokumentumokba kell integrálni, nevesíteni őket:

Ágazati stratégiák:

- Nemzeti Közlekedési Stratégia
- Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia

Fejlesztési programok

- Nemzeti Fejlesztési Koncepció
- Partnerségi megállapodás 2014-2020
- Operatív Programok 2014 – 2020

Annak érdekében, hogy ezek az intézkedések összehangoltak legyenek, szükség van egy hivatalos, elfogadott:

- Jármódok szerint elkészített koncepcióra
- Stratégiai programra

3. A fejlesztés megtérülésének lehetséges irányai – potenciál az ágazatban

A turizmus világviszonylatban az egyik legnagyobb és leggyorsabban növekvő ágazat. Gazdasági jelentőségét jelzi, hogy 1999-ben a világon megtermelt GDP-nek közel 12%-a a turizusból származott és mintegy 200 millió ember foglalkoztatását biztosította. A turizmussal foglalkozó világszervezetek előrejelzései szerint az ágazat további dinamikus fejlődés előtt áll, és forgalma az elkövetkező tíz évben várhatóan megkétszereződik. 2010-re a világturizmus bevételei – évi 4-5% növekedéssel számolva – várhatóan 6800 milliárd dollárra emelkednek.

A turizmus a magyar gazdaság egyik sikerágazata. Jól mutatja ezt, hogy Magyarországon 1990 és 1999 között a turizusból származó devizabevételek – rendkívül alacsony importtartalom mellett – megnégyszereződtek. A turizmus teljes devizabevétele 1999-ben 3,4 milliárd dollár volt, ami a külkereskedelmi mérleg hiányának a háromnegyedét fedezte, és így jelentősen hozzájárult a folyó fizetési mérleg hiányának csökkentéséhez.

Szakértői becslések szerint Magyarországon a bruttó nemzeti terméknek már több mint egytizede a turizusból származik és az ágazat közel 250 ezer fő számára nyújt munkát, megélhetést. (Egyedül a napjainkban – összesen 600 millió dollár befektetéssel – zajló „szálloda-építési boom” több mint tízezer új munkahelyet teremt a turizmusban. Csupán összehasonlításként: a bányászatban jelenleg 17 ezren dolgoznak.)

A turizmus jelentőségét – és egyben sajátosságát – az adja, hogy egyidejűleg alkalmas a gazdasági növekedés élénkítésére és a gazdasági egyensúly javítására. A turizmus az egyik legjelentősebb húzóhatással rendelkező ágazat, amely elősegítheti az elmaradottabb térségek gazdasági felzárkózását, a természeti és a kulturális értékek megőrzését és hasznosítását, a lakosság életkörülményeinek javítását.

Magyarország adottságai rendkívül kedvezőek a turizmus fejlesztéséhez. Hazánk a világ egyik legnagyobb turisztikai piacának – a turistaérkezések 60%-át és az abból eredő bevételek 51%-át koncentráló – Európának a központi helyén fekszik. Noha Magyarországon nem található világviszonylatban is kiemelkedő vonzerő, ám több olyan regionális jelentőségű turisztikai sajátossággal rendelkezünk, amelyek a kereslet legújabb irányzatainak megfelelnek. Így Magyarországnak jó adottságai vannak a gyógy- és termásvizekhez, a kulturális teljesítményekhez és rendezvényekhez, a tradíciókhoz, a természeti értékekhez, a nemzeti parkokhoz, a népszerű sportokhoz, mint a lovagláshoz, vagy a vadászathoz, valamint az üzleti élethez kapcsolódó turizmus fejlesztésére

II. Az turisztikai infrastruktúra alapegysége: a turisztikai útvonal

1. Turisztikai útvonalak kijelölésének szempontjai

Az I. Európai Turistaútjelzési Konferencia [Bechyňe, 2004] nyilatkozatából (1.): *„... a jelzett turistautak az európai táj szerves és széles körben elismert részévé váltak. Ezek fontos szerepe, hogy óvjuk és megértsük a természetes környezetet, és hogy a lehető legjobban megismerjük a történelmi helyszíneket és az egész európai történelmet és örökséget.”³*

Az útjelzési tevékenységet, amit Európa néhány részén már több mint 130 évvel ezelőtt megkezdtek, a legtöbb esetben a gyalogos turista szervezetek végzik, ami több ezer ember önkéntes munkájának köszönhető. Az évek során ezek az emberek létrehozták az egyik legfontosabb, európai önkéntesekből álló csoportot. A gyalogtúra szervezetek büszkéek erre a hagyományra. Az új jogi szabályozás koncepcionális megalkotásakor a

³ I. Európai Turistaútjelzési Konferencia [Bechyňe, 2004] nyilatkozatából

turistát megillető jog tartalmi meghatározásánál, messzemenően figyelembe kell venni a földmagántulajdon védelmét, a földhasználók jogvédelmét, a földtulajdonosok, illetőleg földhasználók és a földrészletekre turistaként áthaladási céllal belépők viszonyait, emellett a természet- és környezetvédelmi, erdészeti és vadgazdálkodási szempontokat.

Ennek során egyszerre kell biztosítani a földtulajdon és használat, ugyanakkor az egészséges életvitelhez kapcsolódó közérdekű, korlátozott földhasználatot. A törvénynek ezt olyan módon kell megoldania, hogy egyfelől bizonyos körben nyitottá teszi az idegen birtokra történő belépést, korlátozottan és célhoz kötötten: közérdekű célra korlátozza a birtokvédelmet.

A szabályozásnak a földtulajdon korlátozását egyfelől a tulajdonhoz való alkotmányos alapjog védelme, illetőleg a testi és lelki egészséghez való jog, azon belül a sportolás és a rendszeres testedzés támogatásának, valamint a környezet védelmének biztosítása szabályozásával valósítja meg.

A jogbiztonság fenntartása érdekében a sajátos jogviszony tartalmi elemeinek pontos szabályozásán túl szükséges a turisztikai területhasználati jog, országos, egységes

- jogi,
- műszaki szabályozása
- nyilvántartása.

A kijelölt turistaútvonalaknak – a közérdek fokozott érvényesülése érdekében – regionálisan és országosan összefüggő, gerinchálózati utakból álló rendszert kell alkotniuk.

A kijelölést jóváhagyó hatóság elsősorban köztulajdonú földrészleteken alakítsa ki, ha szükséges, erre irányuló kisajátítási eljárásban és határozattal. A magántulajdonban lévő földrészleteken az utak, nyomvonalak kijelölése esetében a tulajdonosokkal való megállapodás az elsődleges szempont, ennek hiányában határozat alapján hozható létre.

A turisztikai földhasználati joghoz fűződő közérdek érvényesítése során az arányosság követelménye megvalósítható úgy, hogy a szabad terephasználatot nem abszolút mértékben biztosítja a jog, hanem az igénybe vett földterület sajátosságaihoz igazodóan, az igénybevétel által okozható kárral arányosan.

A gyalogosan járható turisztikai útvonalak fejlesztésénél kiemelkedő szempontnak kell lennie, hogy a az ún. periférikus területek, gyengébben teljesítő régiók versenyképességét kell növelni. A korábban már említett kiegészítő jellegű szolgáltatások

munkahelyeket teremtenek, bevételi forrásként funkcionálnak, ezzel növelik a hazai össztermelést, és végső soron helyi-, vagy központi adók formájában növelik az adóbevételeket. A kijelölés élénkítő hatása kimutatható, elsődleges érdek.

A kerékpározás tömegsport jellege miatt figyelmet érdemlő jármód, mely figyelemnek arra kell elsődlegesen irányulnia, hogy a már meglévő gyalogosan járható utak akadálymentesítésre kerüljenek. Amennyiben ez megtörténik, az igénybevétel a többszörösére nőhet, hiszen egy új jármód bevonása élénkítheti a látogatottságot. Ennek két fázisban kell zajlania; először meg kell történnie az útminőség felmérésének, majd a megfelelő talajmunkák elvégzésével el kell érni az akadálymentesség kívánatos állapotát.

A vízi jármódok tekintetében kiemelendő, hogy a jelenleg vitorlázható vizeink, valamint túrakajakkal igénybe vehető vizek nagyságra megfeleltethetők a jelenlegi igénybevételi szintnek. Infrastrukturális fejlesztés szükségeltetik azonban a balesetvédelem, és a jogi szabályozás betartása tekintetében. Ezen felül szükséges a jelzésrendszerek bevezetése minden olyan hazai vízen, ahol túrakajajos igénybevétel van.

2. Turisztikai útvonalak kijelölésének jogszabályi környezete

Útvonal létesítése, jelzése, fenntartása:

- Evt. 93. § "(1) Az erdőgazdálkodó hozzájárulásával szabad az erdőben: [...]
 - b) turistaútvonalat kijelölni és létesíteni;
- (3) Az erdőgazdálkodó köteles az erdőgazdálkodási tevékenysége során megrongálódott jogszerűen kialakított turistautat, turisztikai berendezést, létesítményt haladéktalanul az eredeti állapotában helyreállítani, illetve rendeltetésszerű használatra alkalmassá tenni.
- (6) Turista útvonalat jól láthatóan, az e törvény végrehajtására kiadott jogszabály szerint jelzéssel kell megjelölni, és nyilván kell tartani.
- 94. § (1) Az erdőgazdálkodó átmenetileg korlátozhatja és feltételhez kötheti az erdő egyes részeinek látogatását, amennyiben az ott-tartózkodás
 - a) életet vagy testi épséget veszélyeztet, vagy
 - b) az egyes erdőgazdálkodási munkák végzését veszélyeztet, vagy akadályozza.
- (2) A vadászat időtartamára a vadászatra jogosult az erdőgazdálkodó hozzájárulásával átmenetileg korlátozhatja az erdő egyes részeinek a látogatását.
- 96. § Az erdő látogatásának korlátozását a helyben szokásos módon kell kihirdetni, valamint figyelmeztető táblák kihelyezésével gondoskodni kell a megfelelő tájékoztatásról.

Evt-Vhr.: Az erdészeti létesítményekre vonatkozó szabályok

- 3/E. § (4) A közjóléti berendezésekhez és létesítményekhez kapcsolódó festett jelzések, irányító táblák az erdőgazdálkodó hozzájárulásával helyezhetőek el.
- (5) Élő fára tábla csak a fa növekedését nem akadályozó, egészségi állapotát nem veszélyeztető módon helyezhető el.
- (7) Az Evt. 93. § (1) bekezdés b) pontja szerint kijelölt turistaútvonal 20/A. § (4) bekezdés szerinti adatait az erdőgazdálkodó a létesítést követő 30 napon belül köteles bejelenteni az erdészeti hatóságnak.

Közjóléti erdőtervezés és nyilvántartás, Országos Erdőállomány Adattár:

- Evt. 37. § "(3) A közjóléti fejlesztési tervekben a fejlesztési irányokat kiemelten a meglévő turistautak, a lovaglás és kerékpározás célját szolgáló utak által előidézett közjóléti igényekre figyelemmel kell megtervezni.
- (4) Az erdőben a jelzett turistautak és kerékpározás célját szolgáló utak, valamint a bejelentett lovaglás célját szolgáló utak nyomvonalát, jellemző adatait a közjóléti létesítményekről vezetett nyilvántartásban kell nyilvántartani és az erdészeti hatóság honlapján közzé kell tenni."

továbbá Evt. 39/A. § [és Evt-Vhr 20/A § (3) (4)]:

- "(3) Az Adattárban a 92. § (2) bekezdése szerint lovaglásra és járműközlekedésre kijelölt utak alábbi adatait kell nyilvántartani:
 - a) az engedélyezett használat típusát; valamint
 - b) az út nyomvonalát legalább 5 m pontossággal.
- (4) Az Adattárban a 93. § (1) bekezdés b) pontja szerint kijelölt turistaútvonal alábbi adatait kell nyilvántartani:
 - a) a turistaútvonal nyomvonalát legalább 5 m pontossággal; valamint
 - b) a turistaútvonal jelzését."

III. Az infrastruktúra fejlesztés területi lehatároltságának egyes kérdései

1. Turistaútvonalak védett területeken

Turistaút(vonal) lehet: zarándokút, tanösvény, zöldút, kulturális út, örökségi út, tematikus út, körséta út, rekreációs út, nordic walking

A Bejárható Magyarország Program egyik elsődleges célkitűzése a környezettudatos gondolkodásmódra nevelés, amely a Nemzeti Alaptantervnek is egy meghatározó indikátora. Az infrastrukturális fejlesztés és ezen filozófia metszéspontja lehet a védett

területen kijelölt tanösvény, hiszen a természetjárásba illeszti a fiatalság, illetőleg az érdeklődők oktatását, nevelését. Emiatt különös gondot kell fordítani arra, hogy a tanösvényekkel szemben támasztott követelmények jól rendszerezettek, világosak legyenek, és a kijelölő szakemberek behatóan ismerjék őket.

A bemutatás eredményessége szempontjából az egyik alapvető szempont az útvonal hossza. A tanösvények útvonalának hosszára vonatkozóan – az állomásszámhoz hasonlóan – nem lehet optimális számot megadni. Egy fontos alapelvnek való megfelelés azonban elengedhetetlen: az útvonal hossza álljon arányban a nyújtott ismeretek mennyiségével.

Hazánkban a legtöbb útvonal hossza 0,2-2 km között változik. Az átlagértéket növelik az ennél lényegesen hosszabb tanösvények (pl. Komlóscai „telér” tanösvény – 8 km, jósvafői Tohonya-Kuriszlán tanösvény – 9 km). A leghosszabb (26 km) a kerékpáros bejárásra tervezett egyek-pusztakócsi tanösvény. A másik végletet a mindössze 200 m hosszú Ság-hegyi madárismereti tanösvény jelenti.

Az útvonal hossza hazánk tanösvényein (2004, 129 db tanösvény felmérése alapján)

	Útvonal hossza (km)
Átlag:	4,1
Jellemző érték:	0,2 - 2 (42,6%)
Minimum:	0,2
Maximum:	26

Vannak országok, ahol jellemzően ennél rövidebb útvonalakat jelölnek ki. Az Egyesült Államokban például átlagosan 800 m a tanösvények hossza, ami már egy szemléletbeli különbséget jelez („séta jellegű” tanösvények preferálása).

A hosszabb tanösvények esetében célszerű egy rövidebb változatot is kiépíteni, amelynek teljesítésére még a kevésbé edzett látogatók is szívesen vállalkoznak.

Azokon a helyeken, ahol kiemelkedően nagy a bemutatható értékek koncentráltsága, egyetlen hosszú tanösvény helyett, azonos kezdőpontból kiindulva több rövidebb tanösvényt is kialakíthatunk. Ezzel azokat is „becsalogathatjuk”, akik a hosszú túrára nem vállalkoznának, míg a többiek legfeljebb nem egy tanösvényt fognak végigjárni, hanem egy nap akár többet is teljesíthetnek.

Az is megoldás, ha az út vonalvezetése lehetővé teszi a túra megszakítását, két vagy akár több részletben való teljesíthetőségét.

Az útvonal nehézsége. Az útvonal hossza mellett fontos szerepe van a nehézségi foknak, amelyet döntően a szintkülönbség nagysága és a terep jellege (földes, kőtörmelékes stb.) határoz meg. A tervezésnél nem szabad megfeledkezni arról, hogy egyes épített elemek (pl. lépcső, emelt szintű ösvény) alkalmazásával a bejárás megkönnyíthető

Az útvonal hossza és nehézségi foka jelentős mértékben meghatározza a bejárás időtartamát. Ha ebből a szempontból próbáljuk megközelíteni a látogatói igényeket, a térképen történő tervezéskor 2-3 km/óra átlagos sebességgel számolhatunk. A végső kijelölés előtt azonban terepen is ellenőrizzük le az eredményt, hiszen az útvonal bejárását meghosszabbító tényezők egy része (pl. az útra dőlt fatörzsek) a térképen nem látható.

Az indító táblán és a kiadványokban az útvonal bejárásához szükséges „nettó idő” helyett célszerűbb a „bruttó időt” feltüntetni, amely a bejárás időtartama mellett az egyes állomásokon eltöltött időt és az esetleges pihenőidőket is magában foglalja.

A bejárás időtartama a „séta jellegű” tanösvényeken maximálisan 1 óra. Ilyen hosszúságú tanösvényeket érdemes tervezni például a népszerű turistaközpontokban vagy nagyvárosok közelében, ahol nagy valószínűséggel a legtöbb az „időhiányos” látogató. Azokon a helyeken, ahol a rendszeres természetjárók vannak többségben, bátran tervezhetünk hosszabb idő alatt teljesíthető útvonalakat is. Ilyen „túra jellegű” tanösvények kialakítása javasolt például azokon a helyeken, ahol a területfejlesztő hatás is a tanösvény létesítésével elérendő kiemelt célok között szerepel.

Az útvonal hosszára és nehézségére, s ezzel összefüggésben a bejárás időtartamára vonatkozóan összességében javasolt szem előtt tartani, hogy a tanösvényeken soha nem a fizikai teljesítmény a lényeg. Minél hosszabb és nehezebb a túra, potenciálisan annál kevesebb látogatóra számíthatunk.

A nyomvonal tervezésekor figyelembe kell venni, hogy a látogatók nagyobb része gépkocsival érkezik, vagy a kiindulópont közelében szeretné tölteni az éjszakát. Ezért általában a körutak kialakítása a legcélravezetőbb, amelyek kiindulópontja lehet például egy település (településközpont, vasútállomás, buszállomás), szálláshely, út menti autóparkoló vagy látogatóközpont. A nyomvonal tervezésénél figyelembe kell venni a táj adottságait, lehetőség szerint kerékpározható, vagy könnyen kerékpározhatóvá tehető

nyomvonalat kell kijelölni, valamint figyelemmel kell lenni az esetleges vízpart kínálta lehetőséggel, úgy mint a túrakajak lehetősége. Olyan területeken, ahol a közelben lehetőség van lovaglásra, meg kell teremteni a lovas bejárhatóságot is.

A „túra jellegű” tanösvények esetében eredményes lehet egy nyolcas alakú („kétkörös”) útvonal, amely lehetővé teszi a túra megszakítását. Ilyen például a Komlóscai „telér” tanösvény, ahol a túra kiindulópontja a két kör találkozási pontjánál van. Így a túrát két részletben, egy hosszabb-rövidebb pihenővel, vagy akár két nap alatt is teljesíteni lehet. Két egymástól távol elhelyezkedő pontot összekötő „egyenes” útvonal kialakítása csak kivételes esetben indokolt. Ilyen lehet például amikor a tanösvénnyel két népszerű turisztikai célpont közötti kapcsolatot igyekszünk megteremteni. Ezt elsősorban a hátizsákos turisták fogják használni. Ilyen például a két jelentős hegyközi turisztikai központ, Pusztafalu és Füzérradvány közötti kapcsolatot megteremtő „Kormos bába” tanösvény.

A bemutatható látnivalók döntő részétől lényegesen távolabb elhelyezkedő érdekességeket rövidebb-hosszabb hurok alakú leágazásokkal érdemes bekapcsolni a bemutatásba. Ezzel egyrészt elkerülhetjük, hogy túl hosszúra nyúljon az alapútvonal, másrészt bővíthetjük a felkereshető látnivalók számát. Ez esetben (is) kiemelten fontos a látogatók pontos tájékoztatása – a csalódások elkerülése érdekében a letérés előtt egy táblán tüntessük fel, hogy mekkora kitérőt kell tenni, és mit lehet látni a végponton. A látogatók ezen információk alapján tudják eldönteni, hogy megéri-e nekik a kitérő.

A látogatók érdeklődésének fenntartása érdekében fontos, hogy az útvonalat lehetőleg változatos részeken jelöljük ki. Így például egy természetszerű erdő gazdag élővilágával ingerekben gazdagabb környezetet jelent a túra során, mint egy monoton erdészeti faültetvény. Javasolt kerülni a hosszú egyenes, s ezért sokak számára monotonnak tűnő szakaszokat. Egy kanyargós útvonal ezzel szemben sokkal izgalmasabb, hiszen a kanyarok után mindig újabb és újabb látvány fogadja a látogatókat.

A téma és az útvonal kapcsolata. Az útvonal tervezése során javasolt figyelemmel lenni a bemutatásra kerülő téma és az útvonal kapcsolatára is. Egy jellemzően természeti képződményeket bemutató tanösvénynél a látogatók érdeklődésének irányítását, fenntartását jobban meg lehet oldani kisebb erdei ösvényeken, mint egy szilárd burkolatú úton.

Az útvonal kijelölése során feltétlenül érdemes alapozni a már meglévő turistaösvényekre és egyéb erdei ösvényekre, hiszen ez esetben az útvonal tényleges kialakítása minimális

beavatkozást igényel. A döntően (erdő)gazdasági szempontok alapján kialakított erdészeti utak azonban esetenként nem felelnek meg a korábban említett szempontoknak (l. változatosság, a téma és az útvonal kapcsolata). Törekedni kell az útvonalak hálózatszerű összekapcsolására, a kiegészítő jellegű szolgáltatások bevonhatóságának erősítésére, valamint vízpart esetén a vízi sportok bekapcsolására.

A helyszín kiválasztása után – annak sajátosságainak figyelembevételével – kerülhet sor a bemutatás módjának, típusának megválasztására.

A közlekedés módja alapján elkülönített típusok

gyalogosok

kerékpárosok

lovak

vízi tanösvények

A tanösvények jelentős része természetesen gyalogos jellegű. Ezek egy része azonban – ha az egyébként az adott területen engedélyezett – kerékpárral, lóval vagy akár lovas kocsival is bejárható.

Kerékpáros és lovas tanösvénynek csak azok a bemutatóhelyek minősíthetők, amelyek tervezése és kialakítása során kimondottan figyelembe vették a gyalogos, illetve kerékpáros és lovas közlekedés eltéréseit (pl. sebességkülönbség, eltérő térény). Elsősorban az útvonal hosszúsága miatt kerékpárosok számára is ajánlható például a Hany Istók tanösvény (Dél-Hanság) vagy az Egyek-pusztakócsi tanösvény (Hortobágy). A Csákvár melletti Csíkvarsai-réten vezető Vidrafű tanösvény bizonyos szakaszai a kerékpár mellett lóval, illetve lovas kocsival is bejárhatóak.

A természetjáró szakmai szervezetek részéről elindult egy kezdeményezés, hogy – amennyiben az adott helyszín lehetővé teszi – eltérő nyomvonalon haladjanak a különböző közlekedési módokra alapozott túraútvonalak. Ennek gyakorlati alkalmazása több szempontból is előnyös lehet, hiszen a tanösvények tervezése és kivitelezése során szinte lehetetlen egy időben megfelelni az eltérő igényeknek. Ezen túlmenően lehetőség kínálkozik a közlekedés különböző formáinak párhuzamos engedélyezése miatt fennálló balesetveszély kiküszöbölésére. Gyakorlati példaként a Pannonhalmi Tájvédelmi Körzetben kialakított Ravazdi természetismereti bemutató útvonalat említhetjük meg, ahol a kerékpárosok és a gyalogosok részére kijelölt útvonalak eltérő nyomvonalon haladnak, ugyanakkor egyes állomásokon, pihenőhelyeken összefutnak.

Kiépítőik a név vonzereje miatt egyre több tanösvényt sorolnak a vízi tanösvény kategóriába. Igazi vízi tanösvénynek – a kerékpáros és lovas tanösvényeknél rögzített elv alapján – azt tekintjük, amelyet kimondottan vízi közlekedési eszközökre, elsősorban csónakkal, kajakkal, kenuval való bejárásra terveznek. A vízfelszín felett létesített, palló segítségével bejárható tanösvényeket a gyalogos kategóriába soroljuk. Gyalogos tanösvénynek tekintjük a Dráván, Barcs alatt létesített Csomoros-szigeti tanösvényt, amely kizárólag vízi járművel közelíthető meg, azonban bejárása gyalogosan történik.

A kisvasutakra és libegőkre kizárólag, mint közlekedési eszközökre építő bemutatóhelyek nem minősíthetők tanösvénynek.

Alkalmazhatóság:

A gyalogos tanösvények potenciális célcsoportja a legszélesebb, így elsősorban ezek létesítése indokolt. Egyediségükből adódó vonzerejük miatt van létjogosultsága a kerékpáros, a lovas és a vízi tanösvényeknek is.

Az útvonal hossza alapján elkülönített típusok (gyalogos tanösvények esetén)

1. „Séta” jellegű – maximálisan 2 km hosszú, minimális szintkülönbségű és egyéb nehézségeket nem tartalmazó útvonal, amely jellemzően körút és épített elemekkel jobban ellátott.

A „séta” jellegű tanösvények egyik sajátos altípusát képezi a lombkorona-séta, amelynél nem a földön, hanem a fák lombkoronájának szintjében kialakított útvonalon történik az erdő élővilágának bemutatása. Jelenleg még csak külföldön van rá példa, de kialakítását hazánkban is többfelé tervezik.

2. „Túra” jellegű– több mint 2 km hosszú útvonal, helyenként nehéz terepszakaszokkal, jellemzően kevesebb épített elemmel.

Alkalmazhatóság:

„Séta” jellegű tanösvények kialakítása különösen indokolt a népszerű turisztikai célpontok közelében, ahol sok olyan látogató fordul meg, aki csak rövidebb sétára vállalkozik. Hasonló okokból javasolt kialakításuk látogatóközpontok közelében. Az erdei iskolai foglalkozások (egyres modulok megtartása) során is ilyen jellegű tanösvény alkalmazható a leghatékonyabban.

„Túra” jellegű tanösvények kialakítása különösen indokolt a helyi kezdeményezésre, helyi önkormányzatok részvételével kiépülő bemutatóhelyek esetében.

Ideális esetnek tekintjük, ha egy terület bemutatását a két típus párhuzamos alkalmazásával valósítjuk meg: az adott ponttól kiinduló ún. tanösvény-hálózat kiépítése során kísérletet tehetünk arra, hogy a látogatók lehető legszélesebb köre számára biztosítsunk lehetőséget a szabadidő hasznos eltöltéséhez.

A helyszínhez való viszony alapján elkülönített típusok

Egy kedvezőtlen hazai gyakorlat teszi szükségessé a tanösvény és annak helyszíne közötti viszony alapján történő tipizálást.

1. Helyismereti tanösvény – helyspecifikus, az útvonal környékén fellelhető konkrét (ugyanakkor egyetemes) értékeket bemutató útvonal. A bemutatás fontos célja, hogy a hely különlegességére (is) felhívja a figyelmet.

2. Témaközpontú tanösvény– nem helyspecifikus, majdhogynem bárhol kiépíthető tanösvény típus, amely egy témával kapcsolatban nyújt általános ismereteket. A helyszínválasztásnál fontos, hogy téma és a hely jellege kapcsolatban legyen, de kevésbé vagy egyáltalán nem veszik figyelembe az ott előforduló látnivalókat³. Leggyakoribb képviselői egyes erdészeti tanösvények, amelyeken általában az erdőgazdálkodás módjait, az erdőgazdálkodás és a természetvédelem kapcsolatát stb. mutatják be.

Alkalmazhatóság:

A helyismereti tanösvények mellett csak kis számban tartjuk indokoltnak a látogatói igények kielégítését és a komplexitás szükségességét legkevésbé érvényesítő témaközpontú tanösvények kialakítását.

2. Turisztikai útvonalak vadgazdálkodást végző területeken

Erdőfelújítást védő kerítések alkalmazása zavarja a turistákat. Eredménye sokszor rongálás, a kapuk nyitva hagyása. Megoldások: alacsonyabb vadsűrűség mellett, kerítés nélküli természetes felújítás több kommunikáció, tájékoztatás.

Hajnalban, alkonyatkor és éjszaka szervezett túrák zavarják a vadászati tevékenységet illetve a vadállományt. Ezzel csökken a vadászati tevékenység hatékonysága is. Megoldások: Több kommunikáció, tájékoztatás megfelelő időszakokról, az egyeztetések lehetőségéről Az éjszakai túrák útvonalának, időpontjának egyeztetése

Társas vadászatok szervezése gyakran okoz konfliktushelyzeteket a lakossággal. Megoldások: Több kommunikáció, tájékoztatás A honlapon a vadászatok menetrendjéről, időpont és helyszín tájékoztatást kell adni. Az erdei és a turistautakon megfelelő jelzések kihelyezése.

3. Turisztikai útvonalak magánterületen

A tulajdonhoz való jog alapvető jelentőségű polgári jog és fontos szociális jog is. Emberi jogi természete ezért kettős. A (magán)tulajdonhoz való jog természetes jogként, az emberi természetnek megfelelő együttélés, az egyén szabadságának és biztonságának alapjaként került megfogalmazásra a polgári társadalom- és jogfilozófiában. A tulajdonhoz való jog ugyanakkor szociális jog is, az emberi szükségletek kielégítésének jogcíme. Az emberi méltóságnak megfelelő életszínvonal egyik forrása ugyanis a magántulajdonhoz való jog, azaz jogcím mások kizárására egy jogilag védett igény tekintetében. A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 5:13. § (1) szerint a tulajdonost tulajdonjogának tárgyán – jogszabály és mások jogai által megszabott korlátok között – teljes és kizárólagos jogi hatalom illeti meg. A törvényben hivatkozott kivétel valósul meg az Erdőtörvényben meghatározott, alább részletesen kifejtett esetkörben, mely alapján az erdőtulajdonos jogi hatalma korlátozásra kerül.

Az erdő látogatása - alapvetően szabad bejárhatóság gyalog, kerékpárral és lóval, bizonyos korlátozásokkal, melyek a jelzésrendszerrel szemben is igényt támasztanak (pl. közös használatú utak megjelölése - járművek -, terület tulajdoni jellegének jelölése, korlátozott területen a kijelölt útvonalak használhatók csak):

Evt. 91. § "(1) Az erdőben – annak rendeltetésétől függetlenül – üdülés, sportolás és kirándulás céljából gyalogosan, emberi erővel hajtott kerékpárral, lóval, valamint az erdészeti feltáró hálózat részein sport vagy turisztikai célú, lóval vontatott járművel bárki saját felelősségére ott tartózkodhat, amit az erdőgazdálkodó túrni köteles, kivéve, ha

a) más jogszabály azt korlátozza, vagy

b) az arra jogosult a látogatás korlátozását az e törvényben foglaltak alapján elrendelte."

(1a) Nem állami, illetve nem helyi önkormányzati tulajdonú erdőben az erdészeti feltáró hálózat részein kívül lovagolni, emberi erővel hajtott kerékpárral közlekedni tilos, kivéve, ha az erdő tulajdonosa az erdő nem állami, illetve nem helyi önkormányzati tulajdoni jellegét megfelelően nem jelezte.

4. Az állam, mint tulajdonos

Az állam mint erdőtulajdonos, két fontos jogszabály alapján gyakorolja tulajdonosi jogosultságait. Az egyik az 2009. évi XXXVII. törvény az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról, a másik pedig a 2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyonról.

A nemzeti vagyonról szóló törvény 1. § (2) a) pontja szerint a nemzeti vagyonba tartoznak az állam vagy a helyi önkormányzat kizárólagos tulajdonában álló dolgok. A törvény 16. § (1) bekezdése tartalmazza azon vagyonelemeket, melyekkel kapcsolatban a tulajdonosi jogosultságok gyakorlása külön jogszabály speciális rendelkezései alapján történik. Az m) pont szerint m) az állami tulajdonban lévő erdő hasznosítására, vagyonkezelésére és nyilvántartására vonatkozó szabályokat az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló törvény tartalmazza.

Az erdőtörvény 3. §-a az alábbiak szerint fekteti le az állami tulajdonú erdőkkel kapcsolatos hasznosítás alapelveit:

3.§ (1) Az állam a nemzeti erdővagyon gyarapítása és egyben a környezet állapotának javítása érdekében támogatja az új erdő telepítését, a meglévő erdő fenntartását és védelmét.

(2) Az állam az (1) bekezdés szerinti feladatainak ellátásáról a tulajdonában lévő erdők esetében a külön jogszabályban meghatározottak szerint, a közérdek fokozottabb érvényesítésével gondoskodik.

Az Erdőtörvény 8. § (1) szerint a nemzeti vagyonról szóló törvényben nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű nemzeti vagyonként meghatározott védelmi és közjóléti elsődleges rendeltetésű, az állam tulajdonában álló erdő, valamint a gazdasági elsődleges rendeltetésű, természetes erdő, természetszerű erdő és származék erdő természetességi állapotú, az állam tulajdonában álló, 5 hektárnál nagyobb, természetben összefüggő erdő a kincstári vagyon részét képezi.

Az állami tulajdonú erdők turisztikai célból bárki által korlátozás nélkül igénybe vehetőek, hiszen ez szolgálja a közérdeket.

IV. Az infrastruktúra-fejlesztés legfontosabb szempontjai

1. Akadálymentes kerékpározhatóság

Legyen biztonságos a kerékpárosok számára (kerékpárút vagy kijelölt, kis gépjárműforgalmú közút vagy kijelölt, kerékpárosok által biztonságosan és akadálymentesen használható egyéb útvonal). Ha nem akadálymentesen kerékpározható az útvonal, az az infrastruktúra nagy hiányossága. Ez igényeket nem kielégítő összetételű és színvonalú kínálatot jelent, ezáltal elnehezül a kerékpározás, mint komplex turisztikai termék kialakulása. Kevesebb lesz a kerékpározó és a kerékpáros turista, ami végső soron a kerékpáros turizmus iránti érdeklődést is csökkenteni fogja.

2. Turisztikai, rurális, és városközponti területek összekötése

A kerékpározás, mint tartalmi és fizikai kapocs hozzájárul a desztinációk versenyképességének erősítéséhez: a kerékpározás egyre többek számára jelent az autóval és a közösségi közlekedési módokkal egyenrangú mobilitási módot a szabadidő-eltöltés, nyaralás során. Biztosítja adott térség látnivalóinak környezetbarát és többletértéket hordozó elérést, részben fizikai, részben tartalmi kapcsolatokkal, ezáltal fokozza adott térség attraktivitását, meglátogatásának élményjellegét. Elősegíti a nehezebben „hozzáférhető” látnivalók bekapcsolását a turizmusáramba, hozzájárul a rurális területek versenyképességének javításához. Hozzájárulás a fenntartható turizmushoz (környezetszennyezés csökkenése, rurális települések bekapcsolódása a turizmusáramba).

A hálózat kösse össze a turisztikai, rurális területeket és a városközpontokat (utóbbiakat, mivel ezek érdekes látnivalót jelentenek a turisták számára, biztosítják az összeköttetést a közösségi közlekedéshez, vonatállomásokhoz, illetve mert a célcsoport jelentős része a városokban él).

A kerékpáros turizmus szempontjából prioritást jelent a rurális térségek fejlesztése, a szezonális csökkenése, illetve más kiemelt adottságokkal nem bíró területek bekapcsolása a turizmusáramba, mely célok a főváros vonatkozásában nem teljesülnek.

3. Látványosságok, turisztikai szempontból érdekes területek összekötése

Az utak számos érdekes látnivalót és egyéb, megállásra alkalmas pontot (pl. étterem, szállás) érintenek. Az útvonalak a feltárt célcsoportok számára érdekes látnivalókat

kössenek össze, értelmezhető útvonalon haladjanak (legyen kiindulási és végpontja), érintsenek egyéb, megállásra alkalmas pontokat (pl. étterem) is.

4. Természet közeli, vízparti, erdős területeken kialakított turisztikai útvonalak preferálása

A kerékpáros utazások szezonalitása nagyjából kiegyensúlyozott a különböző típusú desztinációknál, így, például a vízparti üdülésekre fókuszáló desztinációk esetében a nagyszámú tavaszi és őszi út nagyban hozzájárulhat a szezon meghosszabbításához.

Változatos látnivalók, programok megléte az útvonal mentén; kerékpározással összeköthető programok, kiemelten városnézés, műemlékek, kulturális örökség megtekintése; strandolás, vízparti üdülés; ökoturisztikai programok; gasztronómiai programok, borkóstolás; rendezvények.

Jellemző a kerékpáros turistákra, hogy nagyvárosban (fő- vagy megyei jogú város) élnek és elsősorban a vízpart mellett vezető kerékpáros túrákat részesítik előnyben. Természet közeli, vízparti, erdős területeken vezető útvonalak preferáltak.

5. Turisztikai útvonalak kijelölése helyi szakértők, önkormányzatok, civilek bevonásával

Fontos az, hogy a turisztikai útvonalak fejlesztése mindig alulról, és oldalról építkezzen, mivel csak a helyi lakosság, valamint az érintett sportegyesületek, szövetségek rendelkeznek a szempontrendszer meghatározásához szükséges ismeretanyaggal. Bármelyik jármód érintettsége esetén az útvonal kijelölésekor fel kell venni a kapcsolatot az országos sportági szakszövetséggel, esetlegesen a helyileg önszerveződő civil akaratformáló tényezőkkel. Gyalogos jármód esetén megkerülhetetlen kell, hogy legyen a Magyar Természetjáró Szövetség, a vízi jármódok esetén felkeresendő a Magyar Vitorlás Szövetség, valamint a Magyar Kajak-Kenu Szövetség. Lovas jármód esetében fel kell keresni a legközebbi lótenyésztési központot, kutatva annak lehetőségét, hogy miként lehetne még szélesebb réteg számára biztosítani a lovas természetjárást.

6. Virtuális infrastruktúra, adatbázisok, honlapok térképek

Fontos megjegyezni, hogy az információs társadalom alapvető szabálya lett az elmúlt évtizedben az, hogy az információ, amely nem könnyen kereshető, és bárki számára

hozzáférhető a világhálón, az nem is létezik. Ezen jól megfigyelhető jelenség felveti a virtuális infrastruktúra fejlesztését. Ilyen lehet különösen a az adatbázisok rendszere, amely az egyes jármódok tekintetében rögzíti a túraútvonal tervezéshez szükséges információkat. Jelenleg is működnek olyan honlapok, amelyek a természetjáráshoz szükséges információkat tárolják, ilyen például a Magyar Természetjáró Szövetség <http://termeszetsbarat.hu/> domain címen elérhető honlapja, ahol az általános tudnivalókon felül egy remekbeszabott térinformatikai rendszer segít a túrázást megelőző tervezésben.

Hiányosság mutatkozik azonban a kerékpáros, lovas, valamint a vízi jármódok esetében, hiszen nincs olyan térinformatikai rendszer, vagy összefogó adatbázis, amely ezen jármódok tekintetében irányadó lenne.

V. Infrastruktúrafejlesztés és karbantartás kapcsolata

A tervezett elemek megvalósításával párhuzamosan a célterületek megközelíthetőségét az elkészült szakaszokon is folyamatosan tovább kell fejleszteni. Az erre irányuló „lobbítványosság” az érintett tárcáknál a kerékpáros turizmus irányítását végző szervezet kiemelten fontos feladata. Az OTrT-ben rögzített nyomvonalon a KKK elkészítette az egyes gerinchálózati elemek(EuroVelo 6 és 11, nyugat-magyarországi kerékpáros túraútvonal, Győr-Balaton kerékpáros túraútvonal, Körös-mente kerékpáros túraútvonal) tanulmánytervi szintű dokumentációit. Az országos hálózat továbbfejlesztéséhez szükség van a gerinchálózat további elemeinek ütemezett, tanulmánytervi szintű nyomvonaltervezésére, illetve azok megjelenítésére a régiós, megyei (ÖM), kistérségi és önkormányzati területrendezési tervek esetleges felülvizsgálata során. Célszerű az elkészült tanulmánytervvel rendelkező szakaszokon az engedélyes tervezés és kivitelezés központi támogatásának további folytatása. A KKK koordinációjával jött létre a 6. számú EuroVelo túraútvonal ideiglenes útirányjelző és információs táblarendszere összefüggő nyomvonalon. A táblarendszer kiépítésével párhuzamosan a rendszer fenntartásához szükséges szervezeti és intézményi háttér nem alakult ki olyan mértékben, hogy a túraútvonal megfelelő szolgáltatási színvonala hosszú távon fenntartható legyen. Az EuroVelo 6. fenntartási rendszerét szükséges sürgősen kialakítani. Az OTrT által rögzített országos hálózat 24 helyen kapcsolódik a környező országok kerékpáros törzsűhálózatához. Az törvény által meghatározott kerékpáros túraútvonalak tervezése és egyeztetése során megtörtént, illetve a tervezés alatt lévő szakaszokon megoldandó feladat a szomszédos országok kerékpáros túraútvonalaihoz való kapcsolódási pontok meghatározása, a hazai hálózat beillesztése a nemzetközi kerékpáros útvonalhálózatba. A szükséges a kapcsolattartás a környező országok érintett

kerékpáros szervezeteivel úgy állami, mint civil és vállalkozói szinten a megfelelő en egyeztetett összefüggő infrastruktúra kialakításának érdekében. További kapcsolatok létrehozásának lehetőségét is folyamatosan egyeztetni kell, ezeket érdemes a helyi kerékpáros szervezetek hatáskörébe utalni. A támogatási rendszereknek szükséges ösztönözni a pályázó szervezeteket az összefüggő kerékpáros útvonalhálózatok megvalósítására. Jelenleg a ROP és az útpénztári pályázatok kötelezővé teszik az OTTr gerinchálózati terv figyelembevételét, továbbá plusz ponttal támogatják a hálózatba illeszkedő fejlesztéseket. Ezt a szempontot a jövőben javasolt még nagyobb súllyal figyelembe venni a fejlesztési tervek bírálata során, hogy a pályázókat ösztönözze az egymással való együttműködésre, ezzel a hosszabb, összefüggő hálózat-szakaszok fejlesztésére. Megfontolandó az országos hálózat olyan elemeinek központi forrásokból és központi eszközökkel történő megvalósítása, amelyek kivitelezése a helyi érdektelenség, hozzáállás, vagy a helyi források hiánya miatt nem várható el reálisan. (Ilyen például a 6. sz. EuroVelo Győr-Komárom közötti szakasza, ahol a turisztikai attrakciók alacsony sűrűsége miatt nem alakult ki helyi szándék az amúgy országos szempontból kiemelten fontos kerékpáros útvonal kiépítésére.) Szükséges szorgalmazni, hogy a kerékpáros barát közlekedési infrastruktúra fejlesztésének alapvetései beépüljenek a közútfejlesztéseket szabályozó Útügyi Műszaki Előírásokba, érvényesíttetni kell az előírások rendszeres átdolgozása során a szabadidős kerékpározás és a kerékpáros turizmus infrastruktúraigényének sajátos szempontjait is. A természetvédelmi területek kerékpáros bejárhatósága érdekében az ilyen helyeken alkalmazható speciális kerékpáros infrastruktúra műszaki szabványainak kidolgozása szükséges. A főváros és a megyeszékhelyek a potenciális kerékpározók célcsoportjának nagy száma miatt kiemelt küldő területnek számítanak. Ennek ellenére jelenleg például a fővárosból csak egyetlen útvonalon, a Duna mentén (északi és déli irányban) lehet kijutni kerékpárral viszonylag biztonságos és akadálymentes útvonalakon: az útirányjelző-táblarendszerrel jelölt EuroVelo 6. ideiglenes nyomvonalán. Ezért az infrastruktúrafejlesztés elsődleges feladatai közé tartozik a jelentős számú és az átlagosnál magasabb életszínvonalon élő nagyvárosi lakosság, mint a kerékpáros turizmus egyik – közvetlen és közvetett módon is érintett – jelentős s célcsoportjának kiszolgálása a helyi, szabadidős célú kerékpáros útvonalak fejlesztések ösztönzésével, támogatásával.

VI. Turisztikai útvonalak nyilvántartása

A törvény alapján a turisztikai területhasználati jog gyakorlására hatósági határozattal kijelölt földrészleteket, a kijelölt magán- és közutakat, közterületeket turisztikai utak – jármód szerint elkülönített, de integrált rendszerben is megjeleníthető -

szaknyilvántartásában, illetőleg – az Ftv. és Inytv. követelményeinek megfelelően - az ingatlan-nyilvántartásba kellene venni.

A jelzett turistaútvonalat – sajátosságaira tekintettel – térinformatikai adatbázisban szükséges nyilvántartani. Az adatbázisba valamennyi 2007. január 1-jét megelőzően megnyitott útvonalat kiinduló adatként kell felvenni. Az adatbázis személyes adatokat nem tartalmazó részét a turisztikai hatóság honlapján bárki számára térítésmentesen hozzáférhetővé kell tenni.

Az új jogszabálynak rendeznie kell a felelősség megosztása és a biztosítékok kérdését is. A fentiek alapján fontos célként tűzhető ki a meglévő útvonalak és hálózatok, fejlesztések, vonzerők megőrzése, továbbfejlesztése, népszerűsítése, egyedi karakterük láthatóvá tétele, mindezt összekapcsolva egy áttekinthető, közérthető, közismertté tehető rendszerben, a hiányzó elemekkel való kiegészítéssel. Ezeknek az összhangját a területi jelzések és táblázás, az informatív webes felület (komplex térinformatikai turisztikai adatbázisra építve), a térképek-kiadványok és egyéb információs felületek egymásra épülésével szükséges megoldani.

VII. Turisztikai útvonalak jelölőrendszere – Útirány-jelzőtáblák és információs táblák fejlesztése

Elengedhetetlen az útjelzéseknek a térképpel/útleírással megegyező formában és útvonalakon történő felfestése, rendszeres gondozása, ehhez a pénzügyi, tárgyi és személyi feltételek biztosítása!"

A turizmus infrastruktúra rendszerének sajátos elemei az egyértelmű, érthető és megbízható útirányjelző és információs táblarendszerek, amelyek fejlesztése az épített infrastruktúra fejlesztésétől időben és térben függetlenül is folyhat, azonban építéssel párhuzamosan mindenképpen ajánlott (és a központi támogatási rendszerek többnyire elő is írják). Fejlesztési feladatok, eszközök: Egységes útirányjelző és információs táblarendszer kialakítása (egységes, elfogadott arculati terv alapján – információk szerint az arculati terv elkészült, de elfogadásra nem került) Útirányjelző táblák kihelyezése a gerinchálózaton, illetve ennek ösztönzése, támogatása a regionális, térségi és helyi útvonalakon: Hagyományos táblarendszerek Tematikus szakaszjelölések Közösségi közlekedési kapcsolatok (vasútállomás, buszpályaudvar, kikötő) pontos kitáblázása Családok által preferált útvonalakon gyermek kerékpáros táblarendszer kialakítása (gyermekek számára látható, érthető és attraktív megoldásokkal, a korai szemléletformálás elősegítésére)

VIII. Összegzés

A turisztikai útvonalak fejlesztése – vonatkozzon az bármelyik érintett jármódra, vagy egyszerre többre is – fontos stratégiai szempont, amely a gyengébben teljesítő területek felzárkóztatását, és az ország versenyképességének javítását szolgálhatja. Fontos szempont az, hogy a hagyományokat is figyelembe véve, úgy kerüljön bővítésre a jelenlegi hálózat, hogy az egyes jármódok célközönsége összemosódjon, a látogatottság, az igénybevétel ezáltal növekedjen. Az útvonalak kijelölésénél különös figyelmet kell fordítani a jövő generációjának oktatására, nevelésére, a természetben való tanulásra, sétálás, lovaglás, kerékpározás morális tartást, szilárd értékrendet teremthet. A számszerű növekedésen túl szempont kell, hogy legyen a már meglévő infrastruktúra karbantartása, valamint minőségi javítása is. A lovas, illetőleg kerékpáros akadálymentesítés összehangolása, valamint a vízi jármódok beiktatása ezen célkitűzést szolgálhatják. Ezen felül eleget kell tenni az információs társadalom az irányú elvárásának is, hogy a természetjárás tervezéséhez szükséges információk könnyen kereshetőek, mindenki számára elérhetőek legyenek a világhálón.

IX. Ellenőrző kérdések

1. Ki volt hazánk első turistamozgalmának szervezője, a magyar turizmus kiemelkedő alakja?

/helyes megoldás: Dr. Téry Ödön/

2. Megközelítőleg mennyi az összhossza az Országos Kéktúra Útvonalnak?

a) kb. 500 km

b) kb. 750 km

c) kb. 1100 km

/helyes megoldás: c)/

3. Soroljon fel három Magyarországon lévő, vitorlázható tavat?

/lehetséges megoldások: Balaton, Velencei-tó, Tisza-tó, Fertő tó, Máji-tó, Hejőkeresztúri tó, Orfűi tó, stb./

4. Egészítse ki az Alaptörvény XX. Cikkét!

Mindenkinek joga van a ... Az (1) bekezdés szerinti jog érvényesülését Magyarország (...) a sportolás és a rendszeres testedzés támogatásával, valamint a környezet védelmének biztosításával segíti elő.

/helyes megoldás: testi és lelki egészséghez/

5. Jelölje meg, hogy az Új Magyarország Vidékfejlesztési Program céljai között az alábbiak közül melyik nem szerepelt?

a) falusi turizmus fejlesztése

b) kerékpárút hálózat fejlesztése

c) vitorlás útvonalak fejlesztése

/helyes megoldás: c)/

6. Az 1999-es adatokat alapul véve, megközelítőleg hány százaléka a világ összes GDP-jének a turizmus ágazatból származó termelés.

a) 3%

b) 12%

c) 23%

/helyes megoldás: b)/

7. Igaz vagy Hamis?

Erdőgazdálkodási területeken a turistaútvonalak kijelölése a Természetvédelmi törvény alapján történik.

/helyes megoldás: hamis/

8. Igaz vagy hamis?

A vadászat időtartamára a vadászatra jogosult az erdőgazdálkodó hozzájárulásával átmenetileg korlátozhatja az erdő egyes részeinek a látogatását.

/helyes megoldás: igaz/

9. Egészítse ki a következő mondatot! Az országos közjóléti erdőtervezés és nyilvántartás elnevezése az ...

/helyes megoldás: Országos Erdőállomány Adattár/

10. A környezettudatos gondolkodásmódra nevelés szempontjából melyik a legideálisabb útfajta?

/helyes megoldás: tanösvény védett területen/

11. Soroljon fel háromféle turistaútvonal típust!

/lehetséges helyes megoldások: zarándokút, tanösvény, zöldút, kulturális út, örökségi út, tematikus út, körséta út, rekreációs út, nordic walking/

12. Mennyi a Magyarországon kijelölt tanösvények átlagos hosszúsága?

a) 4,1 km

b) 800 m

c) 7 km

/helyes megoldás: a)/

13. Sorolja fel, hogy a közlekedés módja alapján milyen tanösvény típusokat lehet elkülöníteni!

/helyes megoldások: gyalogos, kerékpáros, lovas, vízi tanösvények/

14. Erdőfelújítást védő kerítések alkalmazása zavarja a turistákat. Válassza ki a probléma megfelelő megoldását tartalmazó választ!

a) alacsonyabb vadsűrűség mellett, kerítés nélküli természetes felújítás több kommunikáció, tájékoztatás

b) Több kommunikáció, tájékoztatás megfelelő időszakokról, az egyeztetések lehetőségéről Az éjszakai túrák útvonalának, időpontjának egyeztetése

c) A honlapon a vadászatok menetrendjéről, időpont és helyszín tájékoztatást kell adni. Az erdei és a turistautakon megfelelő jelzések kihelyezése

/helyes megoldás: a)/

15. Lehet-e nem állami, illetve nem helyi önkormányzati tulajdonú erdőben az erdészeti feltáró hálózat részein kívül lovagolni?

a) igen

b) nem

c) igen, de csak akkor, ha a magánterület jelleg nem volt feltüntetve

16. Soroljon fel két olyan országos sportszövetséget, amely az öt érintett jármóddal összefüggésbe hozható!

/helyes megoldások: Magyar Természetjáró Szövetség, Magyar Vitorlás Szövetség, Magyar Kajak-Kenu Szövetség, Magyar Kerékpáros Szövetség, Magyar Lovas Szövetség/

17. Melyik sportszövetség honlapján található a túraszervezést elősegítő digitális térinformatikai rendszert?

/helyes megoldás: Magyar Természetjáró Szövetség/

18. A felsorolt jogszabályok melyike tartalmaz az állami tulajdonú erdők hasznosítására vonatkozó speciális szabályokat!

a) nemzeti vagyonról szóló törvény

b) erdőtörvény

c) természetvédelmi törvény

/helyes megoldás: b)/

19. Korlátozható-e a Polgári Törvénykönyv szerint a tulajdonhoz való jog?

a) soha

b) igen, korlátlanul

c) igen, jogszabály által korlátozható

/helyes megoldás: c)/

20. Miért fontos a rurális területek összekötése a városközponti területekkel?

a) rurális területek felzárkóztatása céljából

b) a városközponti területek fejlesztése céljából

/helyes megoldás: a)/

X. Fogalomtár

Fogalom	Jelentés
Országos Kéktúra	Az Országos Kéktúra Magyarország északi tájain végighaladó, Írott-kőtől Hollóházáig tartó, folyamatos turistaút. A hossza több mint 1100 km. Ez Magyarország és Európa első hosszútávú turistaútja. Teljesítése semmilyen kötöttséggel nem jár Az útvonalat végigjárva a rendszeres sportoláson túl képet kaphatunk hazánk életéről, fejlődéséről, megismerhetjük mindennapjait, történelmét, föld- és vízrajzát, állatvilágát és természeti szépségeit
rurális területek	falusi területek, a szó eredete latin
Új Magyarország Vidékfejlesztési Program	Új Magyarország Vidékfejlesztési Program (ÚMVP) „Turisztikai tevékenységek ösztönzése” intézkedése a falusi, illetve vidéki turizmus fogadóképességének, a szolgáltatások színvonalának, sokféleségének növelését tűzi ki célul.
Sport XXI. Nemzeti Stratégia	A Sport XXI. Nemzeti Sportstratégia 2007-2020 egy átfogó stratégiai irányvonal, amely foglalkozik a sport (professzionális és tömegsport egyaránt) infrastrukturális fejlesztési lehetőségeivel is.
Turistaút	Turistaút(vonal) lehet: zarándokút, tanösvény, zöldút, kulturális út, örökségi út, tematikus út, körséta út, rekreációs út, nordic walking
Tulajdonjoghoz kapcsolódó teljes jogi hatalom	A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 5:13. § (1) szerint a tulajdonost tulajdonjogának tárgyán - jogszabály és mások jogai által megszabott korlátok között - teljes és kizárólagos jogi hatalom illeti meg.
erdő	6. § (1) E törvény alkalmazásában erdő: a) az Országos Erdőállomány Adattárban (a továbbiakban: Adattár) erdőként nyilvántartott terület; b) az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályban meghatározott fa- és cserjefajokból, illetve azok államilag elismert mesterséges vagy természetes hibridjeiből (a

	<p>továbbiakban együtt: erdei fajok) álló faállomány, melynek</p> <p>ba) területe a szélső fák tőben mért távolságát tekintve átlagosan legalább húsz méter széles, természetbeni kiterjedése az ötezer négyzetmétert eléri, átlagmagassága a 2 métert meghaladja és a talajt legalább ötven százalékos mértékben fedi;</p> <p>bb) területe a szélső fák tőben mért távolságát tekintve átlagosan legalább húsz méter széles, természetbeni kiterjedése az ötezer négyzetmétert eléri, átlagmagassága a 2 métert meghaladja és a talajt legalább harminc százalékos mértékben fedi, valamint legfontosabb szerepe a talaj védelme;</p> <p>c) az időlegesen igénybe vett erdő területe;</p> <p>d) a nyiladék és a tűzpászta, amennyiben az átlagos szélessége 6 méternél kisebb.</p>
--	---