



Kerékpározás az erdészeti utakon: gondolatok egy kerékpáros turisztikai útvonalak értékelésére szolgáló módszer első alkalmazása nyomán

**Munkácsy András¹, Virág Álmos¹, Csendes
Bálint¹**

¹ Közlekedéstudományi Intézet, Közlekedésmenedzsment Osztály

E-mail: munkacsy.andras@kti.hu, virag.almos@kti.hu, csendes.balint@kti.hu

DOI: [10.36246/UL.2020.1.05](https://doi.org/10.36246/UL.2020.1.05)

KIVONAT

Egy határon átnyúló turisztikai kínálatfejlesztési projekt keretében kerékpártúra-útvonalak értékelését szolgáló módszer készült. Ennek első alkalmazása a magától értetődő fejlesztési feladatok mellett rávilágított, hogy a kerékpározást szolgáló nem közúthálózati infrastruktúra-elemek esetében számos kérdés vár tisztázásra, többek között a szabályok, a jelzések és a felelősségi viszonyok kapcsán. E cikk első része az értékelési módszert, majd Vas megyei kerékpáros útvonalak felmérését és értékelését ismerteti. A második része a kifejezetten a magánutakkal kapcsolatban felvetett kérdéseket a kerékpározható erdészeti utak esetében vizsgálja, feltárva a fogalmi és jogszabályi kereteket, az útvonalak kijelölését, a nyilvántartást és a tájékoztatást. Fő megállapítása, hogy elengedhetetlen a szabályok egyértelműsítése, az erdő védelmével és a közlekedéssel kapcsolatos előírások összehangolása.

Kulcsszavak: alacsony energiatartalmú aszfaltkeverék, környezettudatos aszfaltgyártás, LEA

ABSTRACT

A method for the assessment of cycle-touring routes has been elaborated in a cross-border project for tourism development. Its first application highlighted that besides essential improvements, many questions have to be clarified in terms of infrastructure elements on non-public roads, including rules, signing, and responsibility issues. The first part of this article introduces the methods and then the survey and assessment of cycle routes in Vas County (Hungary). The second part studies the questions about private roads in the specific case of forest roads, revealing conceptual and legal frameworks, route assignment, road registry, and information provision. The key conclusion is that the rules have to be clarified, as well as, norms of forest protection and transport have to be harmonised.

Keywords: cycling, cycle tourism, cycle-touring routes, assessment methods, forest roads

Dr. Munkácsy András

A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Közlekedésmenedzsment Osztályának tudományos munkatársa, osztályvezetője. Fő szakterülete: utazási szokásvizsgálatok, mobilitásmenedzsment és -tervezés. Érdeklődési területe: a személyközlekedési folyamatok, különösen a közlekedés és turizmus kapcsolatának, valamint a nem motorizált közlekedési módok használatának a vizsgálata.

Virág Álmos

A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Közlekedésmenedzsment Osztályának tudományos munkatársa. Fő érdeklődési területe: intermodalitás, fenntartható közlekedési formák (gyaloglás, kerékpározás), mobilitásmenedzsment.

Dr. Csendes Bálint

A Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Közlekedésmenedzsment Osztályának tudományos munkatársa. Fő érdeklődési területe az innovatív térinformatikai feladatok és az adatbázis-programozás.

1. BEVEZETÉS

A kerékpáros turizmus számára kijelölhető infrastruktúra-elemek közül mindeddig kevés figyelmet kaptak a nem közúthálózati létesítménytípusok: az árvízvédelmi töltésen, felhagyott vasútvonalak helyén vezető, valamint erdészeti, mezőgazdasági és egyéb utak. A közlekedés és turizmus összetett viszonyrendszere (részletesen ld. Jászberényi és Munkácsy, 2018) ezeken a helyeken különösen nehéz helyzet elé állítja a szakembereket, ha érvényesíteni kívánják a kerékpárosbarát létesítmények tervezésének és fejlesztésének alapelveit: a hálózatosodást, a fenntarthatóság erősítését, a környezeti összhangot és a magas szintű közlekedésbiztonságot. A témával az ezen elveket rögzítő, Kerékpározható közutak tervezése című útügyi műszaki előírás¹ is csak érintőlegesen foglalkozik:

„Egyéb kerékpározásra alkalmas infrastruktúra-elemek. Jelen útügyi műszaki előírás a közúthálózat elemeire vonatkozik, nem tehet előírást egyéb infrastruktúra-elemekre. A kerékpárforgalmi hálózat szempontjából azonban nagy jelentőséggel bírnak az árvízvédelmi töltések útjai, az erdészetek által kezelt utak és egyéb magánutak, ezért ezeknél törekedni kell a tulajdonossal/üzemeltetővel történő egyeztetések során a kerékpárforgalom számára történő megnyitásra és fejlesztésük esetén a kerékpárosbarát kialakítás biztosítására.” (38. o.)

Jelen cikk ötlete egy határon átvívelő kerékpáros turisztikai fejlesztéseket megalapozó projekt² kapcsán vetődött fel, amely több problémára is rávilágított a magánutak hálózati, jogi, üzemeltetési, (közlekedés)biztonsági helyzetét és szerepét illetően. A cikk ezek közül elsősorban az erdészeti utakkal foglalkozik, amelyekből helyenként önmagukban is kiterjedt hálózatot jelöltek ki a kerékpáros turistáknak. A cél rávilágítani a fő problémákra, vitát kezdeményezni és fejlesztési javaslatokat megfogalmazni. A cikk tulajdonképpen két részből áll: az első egy módszert és első alkalmazását ismerteti, a második pedig az ennek során feltárt néhány problémát jár körül. Utóbbi esetében néhány hazai erdőgazdaság munkatársa – írásban vagy szóban – segítette az anyaggyűjtést.

A bevezető gondolatok után a cikk áttekintést ad a kerékpáros turizmus helyéről és jellemzőiről a kerékpározás és turizmus viszonyrendszerében, különösen az infrastruktúrával szemben támasztott követelményekről. Az esettanulmány ismerteti a külföldi példák (elsősorban a német ADFC értékelési rendszere) alapján adaptált turisztikai kerékpáros útvonalak értékelésére szolgáló módszertant, a 2019 tavaszán lebonyolított adatfelvételt és az eredményeket, tanulságokat. Utóbbiak alapján a cikk következő része áttekinti az erdészeti utak fogalmát, kijelölését kerékpározásra, valamint a kapcsolódó szabályozási kérdéseket.

Összefoglalóan elmondható, hogy a téma szakirodalmi feldolgozása gyerekcipőben jár, hazánkban az elmúlt években alig néhány tanulmány jelent meg a kerékpáros turizmus témakörében (pl. Sulyok–Magyar 2014, Mihálffy és mtsai. 2016, Donka–Gyuricza 2017, Somogyi 2018). Az erdészeti utakkal kapcsolatos irodalmak közül – melyek többsége a Soproni Egyetem erdőfeltárási szakmai műhelyéből

¹ e-ÚT 03.04.13:2019, a nemzeti fejlesztési miniszter 16/2017 (V. 25.) rendelete alapján közzétéve: 2019. május

² Magyar oldali szakaszfelmérés és MasterPlan túrakerékpáros és országúti kerékpáros összeköttetések fejlesztésére. A VELOREGIO (ATHU064) „Közös határon átnyúló kínálat fejlesztése és megvalósítása az osztrák–magyar határtérség kerékpáros régióiban” c. projekt (INTERREG V-A Ausztria–Magyarország program, 2018. jan. 1.–2020. dec. 31.) keretében. Megrendelő: Vas Megyei Önkormányzat. Készítette: KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Témafelelős: Munkácsy András. 2019. május 31. Az elkészült tanulmány egyes részeit jelen cikk 3. fejezete ismerteti.

származik – alább többre is hivatkozunk, bár a téma szempontjából releváns kérdésekkel ezek is csak érintőlegesen foglalkoznak. Jelen cikk tehát e hiány egy részét kívánja pótolni azzal, hogy bemutatja a kerékpáros turisztikai útvonalak nemrég kidolgozott értékelési rendszerét, valamint felvet néhány kérdést a közúthálózaton kívüli infrastruktúra-elemekkel kapcsolatban.

Előrebocsátjuk, hogy a tanulmány alapvetően a kifejezetten turisztikai (és nem sport-) célú kerékpározással foglalkozik, tehát egyebek mellett figyelmen kívül hagyja a hegyikerékpározást és csak az alább ismertetett projekt szempontjából releváns mértékben tér ki az országúti kerékpározás néhány szempontjára. Továbbá jelezzük, hogy a cikk első mondatában felsorolt létesítménytípusok nem csak magánutak lehetnek, például a mezőgazdasági utak jelentős része – a közutak igazgatásáról szóló rendelettel³ összhangban – a közutak közé tartozik; erre alább nem térünk ki részletesen.

2. A KERÉKPÁROS TURIZMUS FOGALMA ÉS SZEREPE

A kerékpáros turizmus definíciószerűen napon belüli vagy többnapos lakóhelyen kívüli tartózkodás, utazás, amelynek során a kerékpározás mint szabadidős tevékenység és helyváltoztatási mód alapvetően és jelentős részben meghatározza a turisztikai élményt. Ez magában foglal minden olyan eseményt vagy tevékenységet, amelynek során az egyén számára az jelenti a legfőbb vonzerőt, hogy egy adott helyet az élmény részét képező kerékpárral keres fel (Munkácsy és Jászberényi, 2018). E meghatározásból is egyértelmű, hogy a kerékpáros turizmust meg kell különböztetni a más célú kerékpározástól; ez esetben az utazás motivációja az aktív kikapcsolódás, mozgás, a szabadidő élménnyel teli eltöltése, azaz valamilyen természeti és/vagy épített látnivaló megtekintése vagy részvétel egy élményt jelentő programon. Mindez speciális infrastruktúrát is feltételez: a turizmus szempontjából útvonalhálózatot, szálláshelyeket, táblarendszert stb. (vö. a Kerékpáros Turizmus Fejlesztési Stratégiája 2010–2015), a közlekedés szempontjából pedig jelzéseket, a közúthálózatot kiegészítő elemeket stb.

Nehéz megbecsülni, hogy a kerékpáros turizmus mekkora súlyt képvisel a nemzetgazdaságban, hiszen nincsenek egyértelmű mutatószámok és kimutatások. Az elmúlt évtizedekben, különösen hazánk EU-csatlakozása után felgyorsult a kerékpározás infrastruktúrájának bővítése, amelynek lendületet adott, hogy hazánkban több nemzetközi vándorútvonal (az EuroVelo 6, 11, 13 és a nemrég kijelölt 14) is áthalad. Több közkezdvelt desztinációban létesültek turisztikai célra (is) jól hasznosítható útvonalak, különösen a folyó- és állóvizeink (Duna, Dráva, Tisza; Balaton, Fertő-tó, Tisza-tó, Velencei-tó) mellett, valamint egyes hegységeinkben (pl. Börzsöny, Bükk, Pilis) az erdészeti útvonalak kijelölésével. Bővültek a kerékpárosbarát szolgáltatások is, amelyek közül az egyre változatosabb igényeknek megfelelő, akár elektromos rásegítéssel működő járműveket is kínáló kerékpárkölszöngést, valamint a helyközi tömegközlekedésben egyre általánosabbá váló vasúti és terjedőben lévő közúti kerékpárszállítást érdemes kiemelni.

A fejlesztések szakpolitikai kereteit a Kerékpáros Magyarország Program 2007–2013, majd a Kerékpáros Turizmus Fejlesztési Stratégiája 2010–2015 jelölte ki. A hatályos dokumentumok közül a 2017-ben elkészült Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 tekinthető irányadónak, amely a térségi fejlesztések mellett a „Kerékpáros infrastruktúra, szolgáltatások” fejezetben foglalkozik a témával, megállapítva, hogy „az ország kerékpárút-hálózata folyamatosan fejlődik, bár az utak állapota és kiépítettsége változó színvonalú, hasonlóan a városok belső kerékpározási lehetőségeihez” (69. o). Fejlesztési célként jelenik meg, hogy a jövőbeni hálózatfejlesztésnek egységes koncepció, üzemeltetési stratégia és tervezési irányelvek mentén kell megtörténnie, továbbá a kerékpárutak mellett kiegészítő létesítményeket, esőbeállókat, pihenőket kell építeni, beleértve az elektromos kerékpárok és mobiltelefonok töltéséhez megfelelő hálózatot, a nyilvános vezeték nélküli internet-hozzáférési pontokat. Szorgalmazza a pedelekekre is kiterjedő, országosan egységes közösségi kerékpáros rendszer fokozatos kialakítását. További cél olyan többnyelvű kerékpáros turisztikai honlap létrehozása, amelyen az infrastruktúra alapadatai is folyamatosan rendelkezésre állnak. A stratégia e fejlesztések mellett sürgeti a KRESZ⁴ kerékpározásra vonatkozó szabályainak felülvizsgálatát is.

³ 19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet a közutak igazgatásáról

⁴ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (2020. január 31-én hatályos állapot)

A kerékpározás és a kerékpáros turizmus jövője szempontjából lényeges, hogy 2016-tól a téma az államigazgatás magas szintjén van képviselve (ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály), 2019-ben megalakult az Aktív és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ (AÖFK), valamint tevékeny érdekképviselők (Magyar Kerékpárosklub, MAKETUSZ) működnek. 2017 óta egy kézben, a Magyar Közút üzemeltetésében van továbbá az országos kerékpárút-törzshálózat és a főutakkal párhuzamos lakott területen kívüli kerékpárutak.

3. KERÉKPÁROS TURISZTIKAI ÚTVONALAK FELMÉRÉSI MÓDSZERE

A fent hivatkozott VELOREGIO projekt kerékpáros turisztikai fejlesztéseket alapoz meg az osztrák–magyar határtérségben, hazánkban Vas megye területén (kivéve a megye bizonyos déli területeit, például az Őrséget). Itt előzetesen 23 túra- és 3 országúti kerékpáros útvonalat jelöltek ki (rövid szakaszokkal a határ túloldalán). Az alábbiakban ezek komplex értékelését és az ehhez kapcsolódó módszert ismertetjük. A cél az útvonalak kerékpáros turisztikai jellemzőinek komplex értékelése volt, amely alapul szolgál nemcsak az összehasonlításhoz, hanem az egyes útvonalak, valamint a hálózati és határon átnyúló kapcsolatok fejlesztésének megalapozásához. A feladat továbbá kiterjedt az irányjelző és tájékoztató táblák, valamint forgalomszámláló pontok létesítésével kapcsolatos javaslatok kidolgozására is, ezekre azonban a cikk céljaival összhangban az alábbiakban csak utalunk.

3.1. ÉRTÉKELÉSI MÓDSZER

A módszer alapeleme az értékelési rendszer, amely külföldi példák nyomán a hazai körülményekre lett átdolgozva.

3.1.1. KÜLFÖLDI PÉLDÁK

A projektben az ausztriai partnerek is végeztek értékelést, amely általános adatokra (kezdő- és végpont, vonalvezetés stb.), a kerékpárút állapotára (burkolatminőség, jelzések, tömegközlekedési kapcsolatok stb.) és a turisztikai potenciálra (láttnivalók, pihenőhelyek stb.) terjedt ki. Ez azonban a hazai célokkal ellentétben nem az útvonalak valamennyi szakaszára, hanem az útvonalak egészére vonatkozik. A magyarországi útvonalak esetében különösen – de nem kizárólag – a burkolatminőség sarkalatos értékelési szempont, amely reálisnak tűnő előzetes feltételezések szerint a 18–177 km hosszú útvonalak esetében szakaszonként igen változatos képet mutat. Nem célszerű tehát egyetlen (az ausztriai esetben egyébként 0–3 közötti) mutatóval értékelni.

Az értékelési rendszerhez támpontokat adott a holland Fietsplatform⁵ módszertana (Beanland 2013) is, amelyben nem komplex mutatót képeznek, hanem hat témakörben (tájkép, megközelíthetőség, a kerékpárút-hálózat minősége, az útvonal menti kényelmi szolgáltatások, a hálózat fenntartása és az útjelző táblák karbantartása) mérőszámok segítségével jellemzik az útvonalakat (pl. az attraktivitást a láttnivalók egy km²-re eső átlagos számával, a kerékpárosbarát szálláshelyeket pedig az egyéjszakás elszállásolást biztosító szálláshelyek 100 km-re eső átlagos számával).

A fő alapot a német ADFC⁶ által kidolgozott kerékpárút-értékelési módszertan szolgáltatja, amelynek segítségével Németországban a 100 km-nél hosszabb útvonalakat évente értékelik. Ilyenből egyébként több mint 230 található, amelyek mind jelölt, névvel ellátott regionális kerékpárutak. Az értékelés során az útvonalakat 50 km-es egységekre bontják, melyeket ezután kilométerenként fotódokumentációval kiegészítve értékelnek. Végeredményként minden útvonal 0 és 5 csillag közötti minősítést kap. Az 5 csillaggal minősített útvonalak ún. prémium kerékpárutakká válnak, amelyeket a turisták előnyben részesítenek az útvonaltervezés során, ami tehát jelentős marketingértéket képvisel a turisztikai piacon.

⁵ A holland kerékpáros szervezetek szövetsége (Stichting Landelijk Fietsplatform) 1987-ben alapított ernyőszervezet. A módszertan alapján 2012-ben 4500 km kiterjedésű hálózatot értékeltek.

⁶ A német kerékpáros klubot (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, ADFC) 1979-ben alapították, megközelítőleg 185 ezer tagja van. A kerékpárutak felmérésével kapcsolatos dokumentumok itt érhetők el: <https://www.adfc.de/dossier/radreiseanalyse/> (utolsó hozzáférés: 2020. január 31)

Az ADFC módszere az alábbi szempontokat részletezi: kerékpározhatóság (pl. szélesség, szűk keresztmetszetek), burkolatminőség (pontozás kilométerenként), tájékoztató táblák (pontlevonás hiány vagy hiba esetén), útvonalvezetés (pontlevonás pl. túlzott lég- vagy porszennyezés esetén), gépjárműforgalom, turisztikai infrastruktúra (pl. szálláslehetőségek, vendéglátóhelyek), tömegközlekedési kapcsolatok, marketing (pl. térképek, útikönyvek, kerékpárbérlési lehetőségek).

A módszer kialakításakor szem előtt tartottuk az EuroVelo fejlesztésével kapcsolatos szempontokat, alapelveket is, különösen annak fényében, hogy a felmérésre váró terület közvetlenül (EV13) és közvetve (EV14) is bekapcsolódik az európai kerékpáros vándorútvonalak hálózatába.

3.1.2. ÉRTÉKELÉSI PONTRENDSZER

A külföldi gyakorlat figyelembevételével jött létre az alábbi értékelési pontrendszer:

- Burkolatminőség (legfeljebb 10 pont, értékelési súlyszám: 29%):
 - Burkolt út esetén: 4–10 pont
 - Burkolatlan út esetén: 0–4 pont
(részletes értékelési szempontok alapján)
- Kerékpározhatóság (13 pont, 34%):
 - 5%-nál meredekebb emelkedő vagy lejtő esetén: 2 pont levonás;
 - forgalomterelés, átjárhatatlan akadály esetén: 2 pont levonás;
 - a túraútvonal részben vagy egészben négy vagy öt számjegyű mellékúton halad: 2 pont levonás (kifejezetten országúti kerékpárosok számára ajánlott túraútvonal esetén nincs levonás);
 - a túraútvonal részben vagy egészben harmad- vagy másod- vagy elsőrendű főútvonalon halad: 7 pont levonás.
- Útjelző táblák (5 pont, 14%): a túraútvonal egyes szakaszain található kerékpáros útvonaljelző táblák száma (1–5 pont a területi lefedettség függvényében);
- Közforgalmú közlekedési kapcsolatok (3 pont, 9%): a túraútvonalon elérhető kerékpárszállításra alkalmas tömegközlekedési kapcsolat alapján (1–3 pont);
- Turisztikai szempontok, hálózatosodás (4 pont, 11%):
 - a túraútvonalon található kerékpáros pihenő: 1 pont;
 - a túraútvonalon található kerékpárszerviz: 1 pont;
 - a túraútvonalon található turisztikai információs pont (turisztikai iroda, információs tábla): 1 pont;
 - a túraútvonal legalább egy helyen csatlakozik más kerékpáros túraútvonalhoz: 1 pont.

A szempontok többsége teljes útvonalra vonatkozik, a burkolatminőséget azonban a hálózat minden egyes szakaszára egyedileg kell értékelni. Ennek a meghatározása talán a leginkább szubjektív a szempontok közül (a projektben elkészített módszertani útmutató ábrákkal segíti az alkalmazást). A pontozás minőségi szakaszhatáronként történik, a túraútvonal egészére vonatkozó pontszám az egyes szakaszpontszámok hossz szerinti súlyozott átlaga alapján képződik. A módszertan elkészítésekor a legnagyobb dilemmát a burkolatlan utak minőségének osztályozása jelentette, és jelen cikk szempontjából is ez érdemel külön figyelmet. A besorolás nehézségét az jelenti, hogy szemben az aszfaltozott utakkal, a földutak kerékpározhatósága nem állandó, a felületük a csapadék és a mezőgazdasági, erdészeti gépjárművek közlekedése miatt rövid időn belül jelentősen változhat – ugyanakkor egyes jól kiépített és karbantartott burkolatlan utak legalább olyan jól kerékpározhatók, mint egyes elhanyagolt, leromlott burkolt utak. Mint látható, a legjobb minőségű burkolatlan út a legrosszabb minőségű burkolt útszakasszal kap azonos pontszámot.

A további szempontokhoz képest a kerékpározhatóság esetében a pontozás fordított logikával történik: olyan túraútvonalak esetében, ahol 5%-nál meredekebb emelkedő, forgalomterelés,

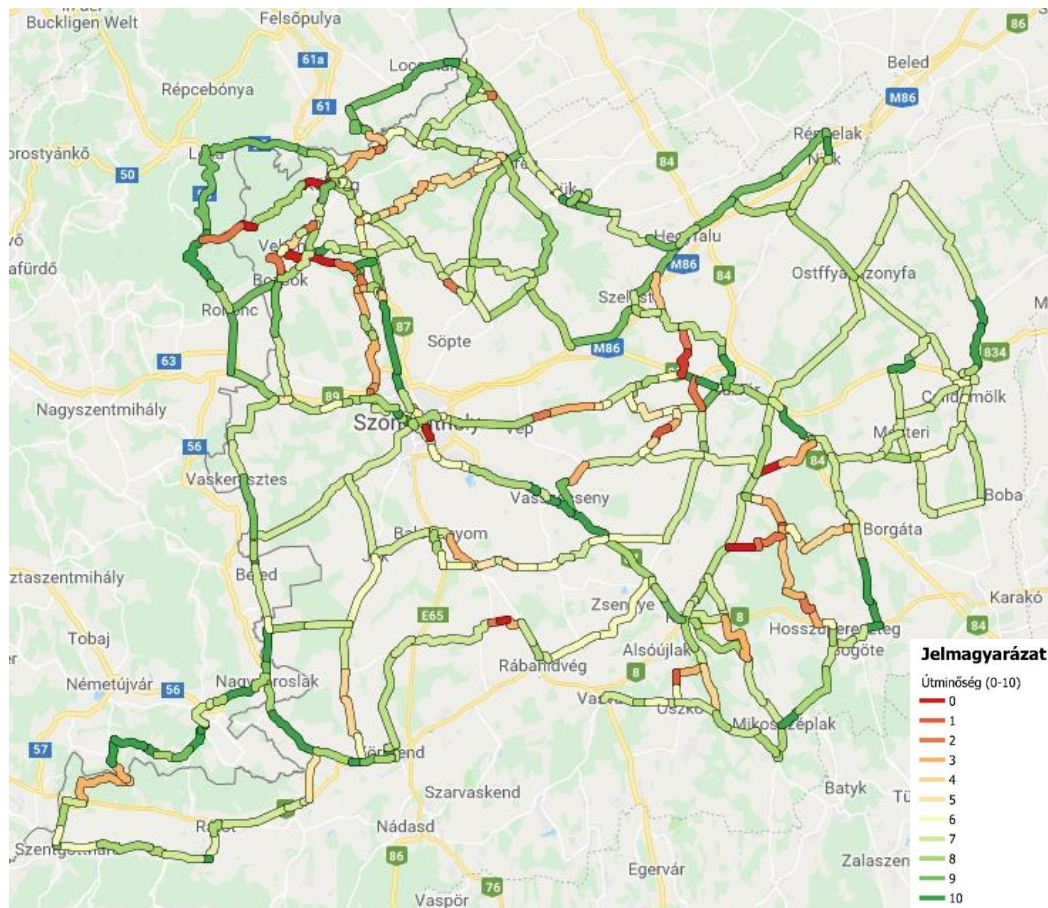
átjárhatatlan akadály található, illetve ha az útvonal az országos közúthálózaton elválasztás nélkül fut, pontlevonás jár az ehhez a szemponthoz tartozó alappontszámból.

3.1.3. FELMÉRÉS

A módszer másik fő pillére maga az értékelés, amely részben adatok (pl. domborzati viszonyok, forgalom, tömegközlekedési kapcsolatok) „íróasztal melletti” összegyűjtésére, részben pedig az útvonalak bejárására épül. Jelen projektben utóbbi jórészt kerékpározással, a forgalmas közutak többségén személygépkocsival történt (utóbbi a Vas megyében felmért 861 km-ből 171 km-t, azaz mintegy 20%-ot tett ki). Minthogy a burkolatminőség akár rövid szakaszokon változhat, az ezzel kapcsolatos pontszámok rögzítése térképalkalmazás (Locus Map) segítségével történt, amely további beavatkozás nélkül társítja a helyadatokat a bejegyzésekhez. Ez alkalmasnak bizonyult az egyéb szempontok (pl. pihenőhelyek, útjelző táblák), továbbá fényképek és szöveges megjegyzések elhelyezésére is a térképen.

3.2. ESETTANULMÁNY: EREDMÉNYEK, PROBLÉMÁK

A felmérés eredményeként megállapítható, hogy Vas megyében alapvetően kielégítő a kerékpáros turisztikai úthálózat burkolatminősége (átlaga 6,98). A megyének jó a közúti és vasúti elérhetősége és a megye több pontjára rendelkezésre áll a vasúti kerékpárszállítás lehetősége. Megfelelőek a turisztikai infrastrukturális kapcsolatok Ausztria irányában, és folyamatosan bővül a belső, kerékpározást szolgáló infrastruktúra is. A legfeljebb 35 pontra értékelhető útvonalak 15,6–29,2 pont (46–83%) közötti értékeket értek el. A 26 útvonal közül három kivételével valamennyi esetében előfordult „tökéletes” (10 pontra értékelt) burkolatminőségű szakasz, négy útvonalon azonban kerékpározásra alkalmatlan részek is előfordulnak (1. ábra).

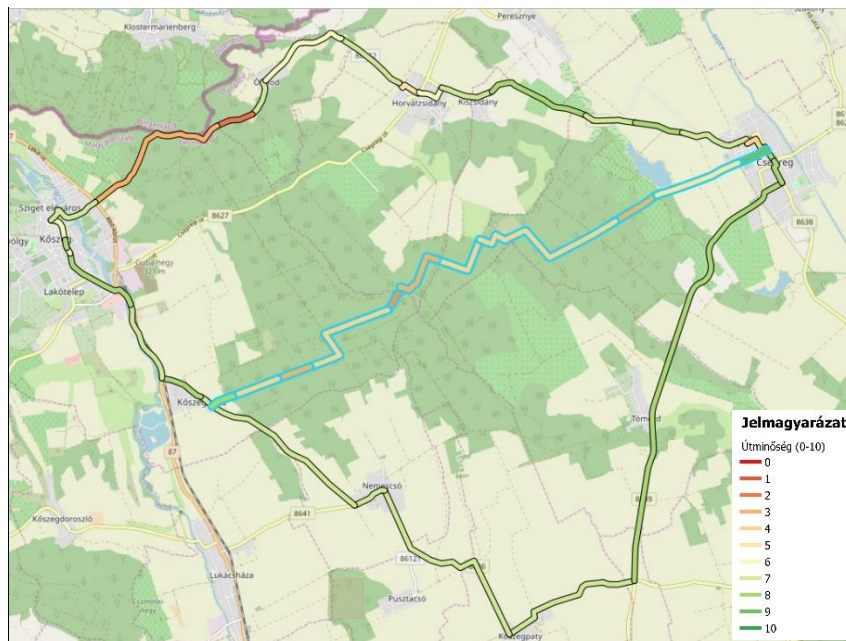


1. ábra: A Vas megyében felmért kerékpáros túraútvonalak burkolatminősége (forrás: saját szerkesztés)

Ezzel összefüggésben több útvonal(szakasz) esetében is felvetődtek az előzetesen kijelölt túraútvonalakkal kapcsolatos problémák, amelyek az alábbiak szerint csoportosíthatók:

- hálózati problémák:
 - jogi akadály:
 - általános behajtási tilalom magánutak esetében: továbbhaladást tiltó tábla vagy fizikai akadály (kerítés, sorompó);
 - kerékpárral behajtani tilos vagy csak célforgalomban szabad egyes kijelölt közúti szakaszokon;
 - vonalvezetés (ha van jobb alternatíva);
- gépjárműforgalom volumene (különösen az első-, másod- és harmadrendű utakon);
- üzemeltetés, fenntartás (pl. naprakész jelzések, a növényzet gondozásának hiánya);
- emberi tevékenység (pl. hulladék lerakása).

Az értékelés alapján több túraútvonal esetében is javaslat készült a nyomvonal módosítására (lehetőleg jól kerékpározható mező- és erdőgazdasági utakon), valamint új, tematikus útvonalak és határon átnyúló kapcsolatok kialakítására. A forgalmas (főleg első-, másod- és harmadrendű fő)utak helyett a legtöbb esetben a párhuzamos, falvakon keresztül haladó alacsonyabb rendű utak kerültek a hálózati javaslatokba. Néhány esetben „párhuzamosan” futó erdészeti utakat is be lehet vonni a hálózatba, mint például Kőszeg és Csepreg között, ahol az egyik kijelölt (a déli) irányban csak forgalmas útvonalon van kapcsolat. Ez jól helyettesíthető a még a másik (az északi) összeköttetésnél is rövidebb, ám több látnivalót is érintő, vonzó környezetben vezető új parkerdei útvonallal (2. ábra), amelynek kijelölését a térség egyik kerékpáros civil szervezete már korábban felvetette.



2. ábra: Erdészeti utakon vezető alternatíva a Csepreg és Kőszeg között korábban kiválasztott, jórészt országúton vezető túraútvonalakra (forrás: saját szerkesztés)

A Vas megyei kerékpáros turisztikai útvonalak kapcsán azonosított, beavatkozást sürgető problémák mellett a felmérés során gyűjtött tapasztalatok a konkrét célterületen túlmutató feladatokra is rávilágítottak. Ilyen például az irányjelző és tájékoztató táblák változatossága országsszerte, amelyre a Bejárható Magyarország Program egységesítési törekvése ígéretes megoldást kínál. Az útvonalak értékelésével foglalkozó projekten túlmutató feladat a kerékpárosbarát szolgáltatások egységes meghatározása, a szolgáltatók minősítése is, ami egyébként a VELOREGIO céljai között is szerepel, de értelemszerűen nem vezet majd országos rendszer bevezetéséhez.

Az általános tapasztalatok közül – elsősorban az erdészeti utak vizsgálata alapján – érdemes kiemelni továbbá *a nem közúthálózati útvonalszakaszokkal kapcsolatos bizonytalanságot*. E bizonytalanság egyrészt a kerékpározó „kérdéseit” jellemzi: hol kezdődnek és hol érnek véget a magán- és közutak; a magánutak biztosan meg vannak-e nyitva a közforgalom előtt; ha nem, és mégis erre célszerű továbbhaladni, annak milyen jogi következményei lehetnek; illetve a közlekedési szabályok (pl. sebességhatárok, elsőbbségi viszonyok) a magánutakon is a közúthoz hasonlóan érvényesülnek-e. Másrészt az érintett szervezetek szempontjából is felvethető (vélt vagy valós) bizonytalanság: ki felel az útvonalak kijelöléséért és üzemeltetéséért; milyen alapelvek és előírások alapján kell ezeket kialakítani; milyenek a felelősségi viszonyok; milyen hatóságnak van joga intézkedni; stb.

Az erdészeti utakon a forgalom összetétele: kb. 60%-a teher-, 40%-a személyjármű (Kosztka, 2012). Kisfaludi (2014b) erdészeti utak forgalmának meghatározásával foglalkozó tanulmányában egy pilisi – turisztikai szempontból vonzó – mintaterületen ettől jelentősen eltérő forgalom-összetételt tapasztalt a tavasztól őszi tartó időszakban: a nem motorizált járművel haladók voltak többségben, az erdőgazdasági célú forgalom (főleg könnyű tehergépkocsik, elenyésző számban közepes tehergépkocsik, lovaskocsik és munkagépek) aránya összességében jóval elmarad a fenti értéktől. Mindez fokozottabban igaz a hétvégi napokon. Bár mindebből a helyszín és az időszak miatt nem lehet általános következtetéseket levonni, nyilvánvalónak tűnik, hogy a turisztikai szempontból vonzó területeken szezonálisan jelentős számú gyalog- és kerékpártúrázó használja az erdészeti utakat, osztozva a szintén turisztikai céllal megjelenő személygépkocsikkal, motorkerékpárokkal, valamint az erdészeti forgalommal. Feltételezhető, hogy a turistáknak csak egy része visszatérő úthasználó, és ezért nem ismeri az út-, terep- és forgalmi viszonyokat. A járműhasználók utazásaik során máshol, közúti környezetben hozzá lehetnek szokva, hogy az út kezelője – elsősorban a közlekedésbiztonsági szempontok szem előtt tartásával – e körülményekről forgalomtechnikai eszközökkel (pl. felfestésekkel,

jelzőtáblákkal, lassító küszöbökkel) tájékoztatást ad, korlátozásokat alkalmaz, a hatóságok pedig közvetlenül (személyesen) vagy közvetve (pl. sebességmérő műszerekkel) érvényt szereznek a közlekedési szabályoknak. Mindez a magánutakon nem ilyen egyértelmű; az alábbiakban az egyik legmarkánsabb példát, a kiterjedt erdészeti utakat vizsgáljuk részletesebben.

4. KERÉKPÁROZÁS AZ ERDÉSZETI UTAKON

4.1. AZ ERDÉSZETI ÚT FOGALMA

A közúti közlekedési törvény⁷ (Kkt.) alapján „[a]z úthálózat közutakból és a közforgalom elől el nem zárt magánutakból áll. Az országos közutak az állam tulajdonában, a helyi közutak a települési vagy területi önkormányzatok tulajdonában vannak. Magánútnak minősülnek a természetes személyek és a jogi személyek tulajdonában álló területen lévő utak. Magánútnak minősül továbbá az állam vagy az önkormányzat tulajdonában álló területen lévő, közforgalom elől elzárt út, továbbá az állam tulajdonában, valamint a vízügyi igazgatási szerv kezelésében lévő elsőrendű árvízvédelmi fővonalakon a kerékpáros forgalom számára megnyitott út.” Látható, hogy a közúti közlekedés törvényi szabályozása nem nevesíti az erdészeti utakat, emellett a KRESZ sem fogalmaz meg kifejezetten az erdészeti utakra vonatkozó szabályokat.

Az erdészeti utak definíciószerűen „olyan közlekedési pályák, amelyek az erdőgazdálkodás igényeinek megfelelő szinten kiépítve biztosítják a KRESZ szabályainak megfelelő járművek biztonságos közlekedését. Vonalvezetésüket a gépjárműforgalom igényeinek, vízelvezetésüket az állékonyosság és az ökológiai feltételeknek megfelelően tervezik meg. Nyomvonaluk állandó, az általuk elfoglalt területet az erdő talajának tekintjük, amely hosszabb távon nem termőterület, hanem a többcélú erdőgazdálkodás egyéb feladatait szolgálja” (Primusz, 2015: 8).

Az erdőfeltárás fogalmát és az erdészeti utak jellemzőit – csak a legújabb irodalmakat figyelembe véve – Primusz (2015) és előszavában Kosztka (2012), a környezeti hatásokkal összefüggésben pedig Kisfaludi (2014a) munkája ismerteti. A kerékpározásra kijelölt erdészeti utak a feltáráshálózatnak azok az elemei, amelyek kapcsolatot teremtenek a közúthálózattal, valamint megközelíthetővé teszik a turisztikai attrakciókat az erdő területén (elsősorban feltárási utakat, továbbá kiszállítóutakat). Tulajdoni és jogi szempontból az erdészeti utak állami, önkormányzati vagy magántulajdonban lévő magánutaknak számítanak, ahol a közlekedés alapvetően a KRESZ szabályai alapján történik.

4.2. ERDÉSZETI UTAK NYILVÁNTARTÁSA

A szakirodalom alapján a hazai erdészeti úthálózat hossza kb. 6800 km, amelyből a két forgalmi sáv szélességű, nagy kapacitású (I. osztályú) feltárási út 280 km, az egy forgalmi sáv szélességű, kisebb kapacitású (II. osztályú) feltárási út 2400 km, a kis kapacitású, kevésbé kiépített kiszállítóút 4100 km (Kisfaludi 2014a, Kosztka, 2012). Adatigénylések nyomán megállapítható ugyanakkor, hogy az erdészeti utakról jelenleg nincs pontos, naprakész statisztikai nyilvántartás. A Nemzeti Élelmiszerlánc-biztonsági Hivatal (NÉBIH) kezelésében lévő erdoterkep.nebih.gov.hu weboldalon a hazai erdők online térképi ábrázolású nyilvántartása található, mely beállítástól függően vagy a Google, vagy az Openstreetmap utadatbázisát használja, tehát az erdészeti utak tekintetében nem tekinthető teljesnek. Az erdőgazdaságok és más szakmai szervezetek számára az Erdészeti Szakmai Rendszer erdőgazdálkodás moduljában megtalálható az erdészeti utak térképi alapú nyilvántartása. A modul képes lenne az erdészeti utak hossz alapú nyilvántartására is, azonban erre vonatkozóan nincs törvényi előírás, így az erdőgazdaságok jellemzően csak területalapú statisztikai adatokkal rendelkeznek az erdészeti utakkal kapcsolatban.

Tekintettel jelen cikk fenti esettanulmányára, célszerűnek tűnt a Vas megyei erdészeti utak hosszának feltárása. Az erre vonatkozó adatigénylésre a Szombathelyi Erdészeti Zrt. azért tudott választ adni, mert 2016-ban – egyedileg – felmérték a kerékpározásra már kijelölt útvonalakat: e szerint az erdőgazdaság

⁷ 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről (2020. január 31-én hatályos állapot)

70,56 km erdészeti utat kezel. Ebben természetesen nem szerepelnek az erdőgazdaságtól független magántulajdonú erdészeti utak.

Erdészeti utak szabadon hozzáférhető térképi alapú megjelenítése a turistautak.hu weboldalon érhető el. A „Ielkes csapat” által gondozott nonprofit portálon a gyakorlatilag teljes körűen naprakész térkép az erdészeti utakon megjeleníti a turistajelzéseket, és egyben útvonaltervezőként is működik. Az oldal több telefonos alkalmazás számára is kínál térképi adatbázist, így lehetővé téve a terepi offline tájékozódást és útvonaltervezést.

A kerékpárutak adatainak nyilvántartására és térképi megjelenítésére a Magyar Közút üzemeltetésében lévő Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KENYI, kenyi.hu) szolgál, amely a kerékpáros törzshálózatot és a tervezés alatt álló nyomvonalakat is tartalmazza. Bár az útvonalak kapcsán számos információt (POI-k, burkolat típusa, műtárgyak stb.) tesz elérhetővé, az adatbázisa egyelőre – többek között az erdészeti utakon kijelölt kerékpártúra-útvonalak vonatkozásában is – hiányos. Egyelőre útvonaltervezésre is csak korlátozottan alkalmas.

Az előzőek mellett a kerékpározható erdészeti utakról a legteljesebb térképi alapú nyilvántartást a szabadon hozzáférhető, önkéntes módon szerkesztett merretekerjek.hu weboldal kínálja. Az internetes böngészőből elérhető térkép az Openstreetmap hetente frissített alaptérképét használja, ezen látható a burkolt utak vonalas kerékpáros infrastruktúrája (kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak, kerékpársávok, egyéb kerékpározásra kijelölt útvonalak). Ezt kiegészíti a kerékpározható földutakon, erdészeti utakon a kerékpáros turistajelzések feltüntetése, mely többé-kevésbé lefedi az erdőgazdaságok által kerékpározásra kijelölt erdészeti úthálózatot. Az online térkép egyben útvonaltervezőként is működik, így távolsági adatok is kinyerhetők belőle, ami természetesen nem pótolja a kilométer-alapú nyilvántartást.

4.3. KERÉKPÁROZHATÓ ERDÉSZETI UTAK KIJELÖLÉSE

Erdészeti utak kijelölését kerékpározásra három érdek befolyásolja: a közjóléti érdek (a kerékpártúrázók, tágabb értelemben a természetjárók által bejárni kívánt útvonalak) alapján felvetődő igényeket a gazdasági érdek (elsősorban a fakitermelés és az általa érintett területek) és a védelmi érdek (a védett erdei értékek és ezek elhelyezkedése) szorítja korlátok közé. A három érdek számos esetben ütközik egymással, és elengedhetetlen a kompromisszum, mely bizonyos mértékben egy vagy akár mindhárom érdeket is sértheti. Bizonyos helyeken elkerülhetetlen a megfelelés a (természet)védelmi szempontoknak, ezért napjainkban⁸ ez az erdészeti utak tervezésének az egyik fő alapelve, és ez jelentős befolyással lehet a kerékpározásra megnyitott útvonalak kijelölésére is.

Ennek egy példája⁹ a Pilisi Parkerdő által kijelölt Pilis Bike kerékpáros útvonalak tervezése, amely 2012 végén kezdődött. A tervezési folyamat konzultációval kezdődött: az erdőgazdaság hegyikerékpáros versenyzők véleményét kérte ki, hogy mely erdészeti utak legyenek kerékpáros túraútvonalaként kijelölve. Az ennek eredményeképpen – a közjóléti érdek szempontjából – a tervezőasztalon létrejött hálózati javaslat természetesen bizonyos mértékben sértette a gazdasági és a védelmi érdekeket, így egy következő tervezési körben felülvizsgálatra került sor. Figyelembe véve az alapcél, mely szerint a kerékpározók igényeit kiszolgálva alapvetően településeket kell összekötni erdészeti utak segítségével, természetvédelmi szempontú egyeztetéseket folytattak annak feltárására, hogy a védendő területek elhelyezkedése milyen mértékben érinti az első körben kijelölt hálózatot. Ennek alapján megtörtént a hálózat szűkítése. Ezt újabb egyeztetési kör követte: a gazdasági érdek és a hálózatosodás elvének figyelembevételével meghatározták a kerékpáros útvonalakat. A tervezést követően az engedélyezési folyamat két évig tartott, az útvonalakat 2016 áprilisában adták át a forgalomnak. (A hálózat később bővült Keszthely irányában.) A végső döntés bizonyos mértékben mindhárom fent hivatkozott érdeket sértő kompromisszum eredménye lett.

⁸ Korábban az erdészeti utak létesítését gazdasági előnyeivel indokolták, alapelve pedig a tervezési és építési költségek minimalizálása volt, figyelmen kívül hagyva a környezet- és természetvédelmi, útfenntartási igényeket, valamint a forgalmi viszonyokat (Kosztka 2012).

⁹ E példa feltárása a Pilisi Parkerdő Zrt. munkatársával készített szakmai interjú segítségével történt.

További fontos tényező az üzemeltetés, fenntartás feladata, amely alapvetően az erdőgazdaságokat terheli. Ezzel szemben áll ugyanakkor az a haszon, mely a hálózat végpontjain elhelyezkedő településeken (és az itt működő vállalkozásoknál és más szervezeteknél) realizálódik a kerékpárosok által generált turisztikai bevételként. A bevételek és kiadások arányosabb elosztása érdekében egyeztetések szükségesek az erdőgazdaság és az érintett önkormányzatok és más érintettek között. Ezek során egyrészt megállapítják a települési úthálózat csatlakozási pontjait a kerékpározásra kijelölt erdészeti úthálózatához, másrészt megállapodást kötnek, hogy az önkormányzatok a kijelölt hálózat mely szakaszainak veszi át a karbantartását. Ezek praktikusán azok a szakaszok, melyek a települések felől biztosítják a bekötést a hálózatba.

Az erdészeti utak tervezése során az erdőgazdaságok – az egyedi tényezők mérlegelésével – jellemzően a következő dokumentumokat alkalmazzák: Erdészeti feltáráshálózatok tervezési irányelvei (Kosztka és mtsai. 2007a), Normatív költségek az erdészeti útépitésben (Kosztka és mtsai. 2007b), illetve a Segédlet az erdészeti utak tervezéséhez (Primusz 2015). A tervezési alapismeretek elsajátítását az Erdészeti útépités – Erdészeti utak építése című egyetemi tankönyv is segíti (Kosztka 2012).

Ezen kívül a feltáráshálózatok tervezését alapvetően meghatározza a rendelkezésre álló alapadatok köre, illetve az informatikai háttér. A dinamikus hálózattervezés megvalósításával lehetővé válik a különböző igények és korlátok figyelembevétele; elemzések elvégzése és a rugalmas alkalmazkodás a változó körülményekhez – ahogy ez látható volt a Pilis Bike példáján is.

Erdészeti utak tervezését felsőfokú erdészeti végzettséggel és tervezői jogosultsággal rendelkező erdészeti szakember végzi. Ezekhez a jogosultságokhoz kapcsolódik még az építményekhez tartozó felelős műszaki vezetés, műszaki ellenőrzés, illetve a különböző műtárgyak, csatornák, tározók tervezése, illetve műszaki ellenőrzése is. Ezekhez a tervezési feladatokhoz nagy segítség, ha a tervező rendelkezik helyismerettel. A tervezési alapelvek az egyes erdőgazdaságok között alapvetően megegyezők, de a jogszabályok által lehatárolt keretek között rendelkeznek mozgástérrel. A tervezés módszertana viszont eltérő lehet a különböző természeti és egyéb adottságoktól függően (pl. terepviszonyok, sűrűn lakott vagy védett területek).

4.4. SZABÁLYOZÁS, JOGI PROBLÉMÁK

Az erdőtörvény¹⁰ (Evt.) lefekteti az erdő látogatásával, benne a kerékpározással kapcsolatos szabályokat. Alapvetés, hogy aki nem erdőgazdálkodással összefüggő tevékenységet végez, az az erdő látogatója, akitől a látogatásért díj nem kérhető, de aki kötelezhető a károk megtérítésére. A törvény 91. § értelmében „[a]z erdőben – annak rendeltetésétől függetlenül – pihenés, üdülés, sportolás és kirándulás céljából gyalogosan, emberi erővel hajtott kerékpárral, lóval, valamint az erdészeti feltáráshálózat részét képező erdei úton sport vagy turisztikai célú, lóval vontatott járművel bárki saját felelősségére közlekedhet, illetve ott tartózkodhat, amit az erdőgazdálkodó tűrni köteles...” (kivéve, ha azt más jogszabály vagy az arra jogosult korlátozza). Felvetődik a kérdés, hogy milyen (jog)szabály vonatkozik az erdőben nem a felsorolt céllal tartózkodó látogatóra, tehát például arra, aki munkába vagy iskolába tartva kerékpárral halad át valamely erdőn.

A 92. § rögzíti továbbá, hogy „[a]z erdőben látogatás céljából járművel – ideértve a nem sport vagy turisztikai célú, lóval vontatott járművet, valamint a nem csak emberi erővel hajtott kerékpárt is – közlekedni csak [...] a közforgalom számára megnyitott erdészeti magánúton”, az erdészeti feltáráshálózat részét képező, az erdészeti hatóság által az erdőgazdaság javaslatára vagy egyetértésével járműközlekedésre kijelölt úton, valamint „az erdőgazdálkodó beleegyezésével az erdészeti feltáráshálózat részét képező egyéb erdei úton szabad”. Egyfelől e két egymáshoz közeli jogszabályrészletből az rajzolódik ki, mintha az Evt. az emberi erővel hajtott kerékpárt nem tekintené járműnek (vö. KRESZ 1. sz. függelék), lévén utóbbi szakasz látszólag szűkebb mozgásteret enged a

¹⁰ 2009. évi XXXVII. törvény az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról (2020. január 31-én hatályos állapot)

„járművel” (közte a nem csak emberi erővel hajtott kerékpárral), mint az előbbi a gyalog, lóval vagy kerékpárral közlekedőknek. Másfelől kérdés, hogy a kerékpározók (és persze mások, akik a fentiek alapján jogosultak az erdőben tartózkodni) – egységes jelölés hiányában – hogyan azonosítják az e bekezdésben felsorolt utakat.

Nem mellékes, hogy az erdőben kerékpározók tisztában legyenek a rájuk vonatkozó közlekedési szabályokkal. Napjainkban elvárható, hogy a lényeges információk elérhetőek legyenek az interneten; ugyanakkor a 22 hazai erdőgazdaságból mindössze három, a nemzeti park igazgatóságok közül pedig egy honlapján található tájékoztatás az erdei kerékpározással kapcsolatban (3. ábra). A Pilisi Erdőgazdaság kerékpáros GYIK-et tett közzé honlapján, ami összefoglalja a legfontosabb tudnivalókat. Két erdőgazdaság esetében megjelenik a honlapon, hogy egyrészt a kerékpározóra az erdőben a KRESZ szabályai érvényesek, másrészt az útviszonyoknak megfelelően kell megválasztani a sebességet, amely az erdőben legfeljebb 30 km/h lehet. Ez ugyanakkor nem következik a KRESZ-ből, hiszen az annyit ír elő, hogy lakott területen kívül kerékpárral, ha a kerékpárt hajtó fejező sisakot visel és utast nem szállít, a megengedett sebesség 50 km/h; ha sisakot nem visel, 40 km/h; továbbá kerékpárúton közlekedő járművel 30 km/h.

A téma szempontjából releváns nemzeti parkok közül egyedül a Bükki NPI közöl néhány alapvető viselkedési szabályt, utalva arra is, hogy a természetvédelmi törvény¹¹ értelmében a hatóság korlátozhatja a közlekedést és a tartózkodást a védett természeti területeken (akár közúton is).

	Pilisi Parkerdő	Ipolyerdő	Vértesi Erdő	Bükki NPI
Általános szabályok az erdei kerékpározással kapcsolatban	●	●	●	●
KRESZ-szabályok előírása	●	●		
30 km/h megengedett sebesség	●	●		
Fákra festett egységes kerékpáros túraútvonal-jelzések	●	●		
Kerékpáros infopontok	●			
P+B pontok	●			
Kerékpáros túraútvonal-leírások	●	●		

3. ábra: Információk és szabályok az erdei kerékpározással kapcsolatban a szervezeti honlapokon (forrás: saját gyűjtés és szerkesztés)

Értelemszerűen lényeges, hogy a kerékpározó tisztában legyen vele, hogy hol tér rá az erdészeti útra, hol vonatkoznak rá a fenti szabályok. Ennek jelölése nem egységes. Egyes helyeken (a Pilisi Erdőgazdaság tájékoztatása szerint az általa fenntartott erdészeti utakon például mindenhol) sorompóval van jelezve, ez azonban értelemszerűen nem egyértelmű jelzése a köz- és magánút határvonalának, sem a sorompó zárt, és különösen nem a nyitott állása esetén. Máshol jelzőtáblát alkalmaznak („Mindkét irányból behajtani tilos”), elvértve kiegészítő („Kivéve...”) táblával. A kerékpározókat ezekben az esetekben a turistajelzésekhez hasonló, kerékpárt ábrázoló jelzések feltüntetésével „jogosítják fel” a behajtásra. Sajátos a 4. ábrán látható – a Vas megyei Alsó-erdő szélén, Kőszegfalván tapasztalt – helyzet: a KRESZ értelmében a „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtábla alatt elhelyezett „Magánút” tábla azt jelzi, hogy az út a közforgalom elől el van zárva. A képen szereplő villanyoszlopon azonban piros sáv jelzés és kék kerékpáros jelzés látható, amely éppen arra utal, hogy ez egy kerékpáros (és gyalogos) túraútvonal, vagyis a kerékpározók (és gyalogosok) mint „közforgalom” számára meg van nyitva.

¹¹ 1996. évi LIII. törvény a természet védelméről (2020. január 31-én hatályos állapot)



4. ábra: Közút és erdészeti út találkozási pontja a Szombathelyi Erdészeti Zrt. területén (fotó: Munkácsy András)

A Vas megyei vizsgálat során több alkalommal is előfordult, hogy a felmérő személyzet olyan akadályba (kerítésbe, sorompóba) ütközött a projektben korábban kerékpártúrázásra kiválasztott erdei útszakaszon, amely meggátolta a továbbhaladást. Ezekben az esetekben a fizikai akadály egyben jogi akadályt is jelentett, ami azonban nem volt sem előzetesen, az odavezető úton, sem a helyszínen feltüntetve (bár egyelőre maguk az útvonalak sincsenek véglegesen kijelölve). Ezekben az esetekben a megoldást alternatív útvonal kijelölése jelentheti, továbbá a terület tulajdonosa is engedélyezheti a területen kerékpáros útvonal kijelölését.

5. ÖSSZEFOGLALÓ GONDOLATOK ÉS JAVASLATOK

Jelen cikkben egy kerékpáros turisztikai útvonalak felmérésére kidolgozott módszert ismertettünk. Ez alkalmasnak bizonyult a kerékpártúrázásra kijelölt útvonalak átfogó értékelésére, ezért alkalmazását – esetleg kisebb továbbfejlesztéssel – országszerte javasoljuk a hasonló hálózatokon vagy akár önálló vándorútvonalakon. E módszer első, esettanulmányként fent röviden bemutatott alkalmazása során több problémát is lehetett azonosítani a kijelölt túraútvonalakkal kapcsolatban. Ezeknek csak kis része írható a túraútvonalak kidolgozóinak számlájára, ilyen például az a néhány szakasz, amely forgalmas (akár első- vagy másodrendű fő)úton halad, ahol a kerékpározás többnyire csak célforgalomban van engedélyezve.

A további problémák többségére a jobb kommunikáció (kiterjedt tájékoztatás, jelzések egységesítése stb.); a felelősségi viszonyok – szintén jó kommunikáción alapuló – rendezése (pl. a kerékpárút menti növényzet gondozására vonatkozóan); valamint a hatékony ellenőrzés, a törvények betartatása, a közösség és a környezet iránti felelősségérzet növelése, a nevelés (pl. az illegális hulladéklerakás elkerülésére) jelenthet megoldást.

A Vas megyei esettanulmány készítése során jelentős problémaként volt azonosítható továbbá, hogy a kerékpártúrázásra kiválasztott útvonalak egy része nem közúton vezet, és itt a kerékpározónak és a terület érintettjeinek (egyebek mellett tulajdonosának, kezelőjének, a hatóságoknak) aggályuk lehet a vonatkozó szabályok egyértelműsége és a kerékpározás feltételei kapcsán. Ezzel kapcsolatban az alábbi javaslatok fogalmazhatók meg:

- Célszerű lenne lefektetni azokat az alapelveket, amelyek alapján az erdészeti utakat kijelölik a kerékpározásra, továbbá az erdészeti utak tervezési segédleteiben, irányelveiben hangsúlyosabban kellene megjeleníteni a (kerékpáros) turizmussal kapcsolatos szempontokat.
- A fenti esettanulmány egyik lényeges megállapítása, hogy egyes erdészeti utakon a kerékpározást fizikai akadály (sorompó, kerítés) gátolja. Azokban az esetekben, ahol a túraútvonalat célszerű ezeken az utakon vezetni, a kijelölés kezdeményezőjének vagy a fejlesztések állami/önkormányzati felelősének érdemes tárgyalást kezdeményeznie a tulajdonossal a jogi, üzemeltetési és egyéb kérdések tisztázására.
- Érdemes lenne pontosítani, hogy a (közlekedési és más) szabályok és felelősségi viszonyok szempontjából mit jelent, ha egy magánút csak a kerékpárosok (és gyalogosok) közforgalma előtt van nyitva.
- Ha elfogadjuk, hogy a túraútvonalakat éppen azért jelölik ki, mert azokon a turisták tömegszerűen jelen vannak vagy tömegszerű megjelenésükre legalább időszakosan lehet számítani, ezeket a *közlekedés* (a közlekedési infrastruktúra) fogalomkörébe kell sorolnunk. Esetükben egyébként az Evt. is közlekedésük (illetve ott-tartózkodásuk) szabályairól rendelkezik. Ezzel összefüggésben a közlekedés magas szintű jogszabályában célszerű lenne rögzíteni a „magánúton vezető túraútvonal” fogalmát, és ehhez egyértelmű és egységes közlekedési szabályokat kellene rendelni, amely tehát mindenki számára világos – részben természetesen rugalmas – kereteket biztosítana. Ilyen szabály lehetne például az erdők területén napjainkban általánosnak tűnő sebességkorlátozás (legfeljebb 30 km/h), amelynek ismerete így elvárható lenne az ilyen utak használóitól. Más jogszabályok, így elsősorban az Evt. további viselkedési szabályokat is rögzíthetne (ld. a lovaglással kapcsolatos jelenlegi szabályokat).
- Fontos, hogy a kerékpározásra használható erdészeti utak egyértelműen legyenek kijelölve, azaz világosan kiderüljön, hogy hol válik el egymástól a közút és a (kerékpározásra megnyitott) magánút, a „magánúton vezető túraútvonal”. E helyeken – legalább a jelentősebb túraútvonalak esetében – tájékoztató táblákat kellene elhelyezni. Célszerű az útvonalakat a gyalogos turistautakhoz hasonlóan végig jelölni (mint például a Pilis Parkerdő Zrt. területén, ld. 5. ábra), a jelölések karbantartásának felelősét kijelölni (pl. állami szerv, önkormányzat, civil szervezet, erdőgazdaság) és ehhez forrást rendelni. Érdemes továbbá a tilalom egyértelmű jelzése azokon az erdészeti útszakaszokon, ahol a tapasztalatok szerint sokan kerékpároznak, pedig ez nincs is engedélyezve (vagy éppen tiltva van).



5. ábra: Erdei kerékpáros túraútvonal jelölése a Pilisben (forrás: <https://parkerdo.hu/turizmus/pilis-bike/turakereparozas/>, utolsó letöltés ideje: 2020. január 31.)

- E gondolatmenethez kapcsolódva érdemes felhívni a figyelmet, hogy bár számos esetben – jórészt e cikkben és a háttérül szolgáló bizonyos jogszabályokban is – magánutak „megnyitásáról” van szó, a Kkt. az alapvető jogok és kötelezettségek között az alábbiakat rögzíti:

„a közutat és a közforgalom elől el nem zárt magánutat közlekedés céljából gyalogosként vagy – meghatározott feltételek teljesítése esetén – járművezetőként bárki igénybe veheti” (saját kiemelés). Még ha e cikkben nem is vállalkozhatunk a tisztázásra, a kerékpározásra alkalmas erdészeti magánutak kapcsán felvetjük a kérdést: ezek az utak alapvetően „el vannak zárva” a közforgalom elől (tehát bizonyos szempontok mérlegelésével „meg lehetne nyitni”), vagy éppenséggel „nyitva állnak” (azaz jogszabály előírása vagy a kezelő döntése és ezek végrehajtása szükséges, hogy „el legyenek zárva”)? A jogszabályok, útmutatók szövegét célszerű lenne egységes szemléletben megfogalmazni.

- Ahogy erről feljebb szó esett, az Evt. a kerékpárt látszólag nem sorolja a járművek közé. Szükségesnek látszik ennek pontosítása, harmonizálása a közlekedési jogszabályokkal. Továbbá érdemes lenne felülvizsgálni a nem emberi erővel hajtott kerékpárokra vonatkozó megkülönböztetést (más jogszabályokhoz hasonlóan bizonyos teljesítmény alatt a kerékpárokkal azonos szabályok alkalmazásával).
- Az Evt. értelmében az erdő látogatása – ideértve a kerékpározást is – csak saját felelősségre történhet. Célszerű lenne pontosítani, hogy a közlekedéssel összefüggésben hol vannak e felelősség határai (pl. baleset esetén).
- Az Evt. kerékpározással kapcsolatos rendelkezései kifejezetten a szabadidős célú kerékpározást nevesítik, így figyelmen kívül hagyják, ha valaki más céllal (pl. iskolába, munkába, munkavégzés során) kerékpározik az erdőben. Ezt a bizonytalan helyzetet feloldaná, ha a felsorolt célokat (pihenés, üdülés, sportolás, kirándulás) törölnék a jogszabály szövegéből.
- Sürgető feladat a kerékpározható (sőt, nem csak a kerékpározható) erdészeti utak részletes felmérése és a felmérés térinformatikai feldolgozása, az információk térképi alapú közzététele vagy még inkább azok integrálása útvonaltervező alkalmazásba. Mindez segítené az érdeklődőket eligazodni az erdei kerékpáros lehetőségekkel kapcsolatban, hiszen ezek az információk most is csak hézagosan érhetőek el egyes erdőgazdaságok honlapján. A térképi alapú nyilvántartás nagy segítséget nyújtana a túrázók számára az útvonaltervezésben is. Értelemszerűen a naprakész nyilvántartás az erdőgazdaságoknak és más érintetteknek (köztük például az erdészeti utak tervezőinek és a kapcsolódó közutak kezelőinek) is nélkülözhetetlen. Minthogy az információk egy része különböző honlapokon már elérhető, célszerű lehet ezek integrálása.
- A kerékpáros és általában az aktív turizmus ösztönzésére erdeinkben érdemes lenne a térképek mellett egységes vagy közös platformon szöveges, fényképekkel ellátott túraleírásokat közzélni a fontosabb jellemzőkkel (ld. a fent javasolt túraútvonal-értékelés eredményeivel), a célcsoport megjelölésével.
- Az Evt. értelmében az erdőgazdálkodás során – egyebek mellett – biztosítani kell, hogy az erdő betöltse turisztikai szerepét. Bár az erdőgazdaságok a jogszabály szerint a kerékpáros turizmussal kapcsolatos tevékenységet csupán *tűrni* kötelesek, az erdészeti utakkal kapcsolatban fent jelzett „bizonytalanságot” mérsékelné, ha az általános közlekedési szabályokat kísérő helyi viselkedési normákat az összes érintett erdészeti közzétenné (célszerűen a honlapján és az erdőben tájékoztató táblákon). Esetleg készülhetne legalább részben egységes tájékoztató kiadvány, amelyet online (pl. erdészetek, desztinációmenedzsment- és társadalmi szervezetek, önkormányzatok honlapján) és táblákon (pl. a népszerű útvonalak kiindulópontján) is közzé lehetne tenni.

Ezeket a javaslatokat érdemes vitaindító gondolatoknak tekinteni, lévén célszerű lenne a kerékpározásra kijelölt erdészeti utakkal, más (pl. a sokkal kiterjedtebb mezőgazdasági) utakkal és általában a (kerékpáros) túraútvonalakkal, általánosságban pedig a tágran értelmezett természetjárás infrastruktúrájával kapcsolatos vitákat az érintettek széles körét bevonva *elindítani*, bizonyos kérdésekben *folytatni*. Amellett, hogy jelentős feladat hárulhat az érintett önkormányzatokra, erdőgazdaságokra (és e területek más tulajdonosaira, kezelőire), valamint a civil szervezetekre, a feladat

fő felelőse célszerűen a 2019-ben alakult AÖFK lehet, amelynek küldetése az ország aktív és ökoturisztikai szolgáltatásainak, fejlesztéseinek, programjainak az összefogása.

E gondolatok kapcsán a kutatás folytatása vagy kiterjesztése is jövőbeli feladat. Egyrészt célszerűnek tűnik a fent javasolt módszert követve a kerékpáros turisztikai útvonalak felmérése más területeken is, majd az eredmények értékelése, összevetése, a fejlesztést megalapozó javaslatok kidolgozása. Másrészt napjainkban több kutatási témát is érdemes napirendre venni az erdei kerékpározás kapcsán, ilyen például az elektromos rásegítéssel üzemelő kerékpárok terjedésének következményei (nő a hatótáv, bejárhatóvá válnak meredek útvonalak, stb.) és ezek hatása az erdészeti utakon vagy a kerékpározás (vélt és valós) hatása az erdők élővilágára.

6. FELHASZNÁLT IRODALOM

Beanland, A. 2013: Cycle tourism for sustainable rural development: understanding and interpreting lessons from Europe. The Winston Churchill Memorial Trust, London, https://www.wcmt.org.uk/sites/default/files/migrated-reports/1147_1.pdf (utolsó hozzáférés: 2020. január 31.)

Donka, A. & Gyuricza, L. 2017: Az állam szerepe az aktív turizmus fejlesztésében. Polgári Szemle, 13(1–3); 176–187, <https://doi.org/10.24307/psz.2017.0915>

Jászberényi, M. & Munkácsy, A. (szerk.) 2018: Közlekedés, mobilitás, turizmus. Akadémiai Kiadó, Budapest. Digitális kiadás, https://mersz.hu/dokumentum/dj316kmt_1/, <https://doi.org/10.1556/9789634542292>

Kisfaludi, B. 2014a: Erdészeti utak környezeti hatásai. Útügyi Lapok; 7(4).

Kisfaludi, B. 2014b: Erdészeti utak forgalmának meghatározása kamerás megfigyeléssel. Erdészettudományi Közlemények; 4(1): 135–145.

Kosztka, M. 2012: Erdészeti útépités. Erdészeti utak építése. Országos Erdészeti Egyesület.

Kosztka, M. & mtsai. 2007a: Erdészeti feltáróhálózatok tervezési irányelvei. Kutatási jelentés a FVM Agrár-vidékfejlesztési Főosztálya megrendelésére. NyME Erdőmérnöki Kar Geomatikai, Erdőfeltárási és Vízgazdálkodási Intézet, Sopron.

Kosztka, M. & mtsai. 2007b: Normatív költségek az erdészeti útépitésben. Kutatási jelentés a FVM Agrár-vidékfejlesztési Főosztálya megrendelésére. NyME Erdőmérnöki Kar Geomatikai, Erdőfeltárási és Vízgazdálkodási Intézet, Sopron.

Mihálffy, K. & mtsai. 2016: Kiemelt hazai kerékpáros fejlesztések. Útügyi Lapok; 7(8).

Primusz, P. (szerk.) 2015: Segédlet erdészeti utak tervezéséhez, <https://efa.mmk.hu/dokumentumok/FAP> (utolsó hozzáférés: 2020. január 31.)

Somogyi, B. 2018: A kerékpáros turizmus lehetőségei Magyarországon a vasúti kerékpárszállítás adottságainak függvényében. Turizmus Bulletin; XVIII(3): 32–37.

Sulyok, J., Magyar, Zs. 2014: Az aktív turizmus helyzete Magyarországon. Fókuszban a kerékpározás és a természetjárás. Turizmus Bulletin; XVI(3-4): 15–26.