

ÁROP 2.2.21.

Bejárható Magyarország Keretprogram

Természetjáró szabadidő-szervező és programkoordinátor

átképzési- és közszolgálati továbbképzési program

8. modul: Kerékpáros természetjárás

Tananyagszerző: Mészáros Judit

Tartalomjegyzék

Bevezető 3

I. rész: Helyzetértékelés, lehetőségek és kitörési pontok, adottságok és korlátok a kerékpáros túrázásban 3

1. Magyarország, mint a kerékpáros turizmus helyszíne 3
2. A magyarországi kerékpáros turizmus előnyei és hátrányai 4

Adottságok, előnyök és lehetőségek 4

Hátrányok és korlátok 5

Kitörési pontok 7

Ellenőrző kérdések 8

II. rész: Túra típusok, túrázási szokások, a kerékpározás szakmai sajátosságai, gyakorlati tudnivalók 9

1. A kerékpározással kapcsolatos elméleti ismeretek 10

A kerékpáros közlekedésre kijelölt utak típusai 10

Közlekedési szabályok 12

Az erdő látogatásának szabályai 14

Kerékpáros etikett 15

2. A kerékpártúrák előkészítése, szervezése 17

A túra előkészítése 17

Túrák típusai 18

A túrák célja, motivációja 19

A túra meghirdetése 20

A túra vezetése 20

A túrához szükséges alapvető felszereltség 23

Hasznos holmik listája 23

Táborozás 24

A túra utáni feladatok 25

Ellenőrző kérdések 26

III. rész: A kerékpáros turizmus fejlesztésének jelentősége: jó gyakorlatok, jövőbeni célok 27

1. Jó gyakorlatok 27

2. Jövőbeni célok, várható eredmények 30

Ellenőrző kérdések 31

Záró tesztkérdések 32

Fogalomtár 34

Felhasznált irodalom, internetes források, egyéb 37

Bevezető

Világviszonylatban is elmondható, hogy a turizmus az egyik legjobban növekvő és legjelentősebb bevételt eredményező gazdasági ágazat. Nem véletlen, hogy minden ország igyekszik a maximumot kihozni belőle, bővíteni, változatosabbá és aktuálisabbá tenni a turisztikai attrakciókat. Ugyanakkor az is jellemző a turizmusra, hogy az idők folyamán formálódnak, változnak a „vásárlói” igények: egyre népszerűbbek az aktív pihenési formák, az egészségi állapotot javító, megőrző időtöltések. Míg a magyar lakosság többsége még mindig a wellness jellegű szolgáltatásokat részesíti előnyben, külföldön már egyre népszerűbb a kimondottan aktív jellegű pihenés, ami közvetlenül az egészségmegőrzést, egészség-javítást tűzi ki célul. Ma már közhelynek számít a „mai rohanó világunk” kifejezés, de egyúttal össze is foglalja azt az egészségkárosító életmódot, melyet munkánk és feladataink elvégzése során folytatunk. Ennek ellensúlyozásaképpen a dolgozó ember számára előnyös olyan kikapcsolódási formát keresni pihenőnapjaira, mely nem a mértéktelen evés-ivásra alapozódik, hanem inkább az egészség szempontjából kielégítőbb, kulturális élményekkel egybeszótt pihenési lehetőségeket szolgálja. Ennek egyik legkiválóbb formája a kerékpáros túrázás, mely Európában már hosszú időre tekinthet vissza, de Magyarországon is egyre népszerűbbé válik. Ennek jelentőségét felismerve több intézkedés keretében is foglalkoztak már a kerékpáros turizmus fejlesztésének kérdésével (pl.: az 1364/2011 (XI.8) Korm. határozat „A természetjáró és kerékpáros turizmus, úthálózat és közlekedés fejlesztésével összefüggő kormányzati feladatokról”), melyeknek megvalósítására elkészültek a helyzetfelmérések, megindultak a munkálatok – legtöbb esetben EU-s pályázati források felhasználásával.

I. rész: Helyzetértékelés, lehetőségek és kitörési pontok, adottságok és korlátok a kerékpáros túrázásban

1. Magyarország, mint a kerékpáros turizmus helyszíne

Magyarország a turizmus szempontjából nagyon szerencsés helyzetben van, hiszen minden adott annak fejlődéséhez. A szakértők szerint világviszonylatban is vonzó turistacélpont ugyan nem található hazánkban, de többek között gyógy- és a termálvizeink, valamint kulturális és gasztronómiai értékeink, kiemelkedő hungarikumaink, védett természeti értékeink, valamint a népszerű sportokhoz (például a kerékpározáshoz) kapcsolódó tevékenységek vonzerőt jelenthetnek az idelátogató külföldieknek. Országunkra a mai napig jellemző, hogy adottságainkat nem vagyunk képesek a legmegfelelőbb módon kiaknázni, ami annál is inkább szerencsétlen, hogy évente körülbelül 30 millióan keresik fel hazánkat. Az egyéb európai országokkal történt

összehasonlító statisztikák következtetéseként megállapítható, hogy hazánk magas látogatottsága ellenére még nem eléggé versenyképes az Európai Unió többi országához képest. Igaz ez sajnos a kerékpáros turizmusra is. Vajon mi lehet ennek az oka?

Magyarország földrajzi jellemzőit tekintve egyértelműen megállapítható, hogy ideális helyszíne lehet a kerékpáros turizmusnak, hiszen minden felkészültségű kerékpáros számára megfelelő teret biztosíthat: a síkvidékek a kezdőknek, gyerekeknek, idősebbeknek nyújtanak megfelelő, nem megerőltető terepet, míg a hegyvidékek népszerűbbek a kihívást kereső, gyakorlott biciklisták körében. Gyógyfürdőink, történelmi emlékhelyeink kitűnő célpontként szolgálnak egy-egy túra megtervezéséhez, ugyanakkor tavaink körül remek körtúrákat lehet szervezni. A kerékpáros túrák kiválóan kombinálhatók a falusi turizmus népszerű helyszíneivel is. Ugyanakkor sajnos megállapítható, hogy *„Jelenleg Magyarországon a nagyobb városok és néhány idegenforgalmi szempontból jelentősebb területet kivéve a meglévő kerékpározásra alkalmas szakaszok nem alkotnak összefüggő kerékpárosbarát hálózatot. A közlekedési és a szabadidős kerékpáros forgalom számára kialakított kerékpáros útvonalak megjelenési formái változatos képet mutatnak, önálló kerékpárúton, kerékpársávon, helyenként nagy gépjárműforgalmú utakon (kényszerből) is egyaránt kerültek kijelölésre.”*¹ Az általános tendencia az, hogy a kezdő kerékpárosok először saját országukban teszik meg első túráikat, és utána kezdenek hosszabb, külföldi túrákba. Magyarországon a kerékpáros túrázók nagyon gyorsan „nyergelnek át” nyugat-európai szomszédaink kerékpárútjaira, mivel mindenhol kiváló utak és feltételek várják őket, az infrastruktúra és a kapcsolódó szolgáltatások is lényegesen vonzóbbak, mint hazánkban. Ezen próbáltak segíteni az elmúlt időszakban több pályázati forrásból megvalósuló projektek.

2. A magyarországi kerékpáros turizmus előnyei és hátrányai

- Adottságok, előnyök és lehetőségek

Mik a kerékpáros turizmus fő motivációi? Egyrészt az egészséges, aktív időtöltés, mely sem az egyént, sem a családot nem korlátozza, hiszen egyedül, párban, baráti társasággal, családdal egyaránt útnak indulhat bárki. Érdemes megfontolni azt is, hogy kerékpárral egészen más szempontból ismerhetünk meg egy-egy helyszínt, mint például autóból: bringával a környezeti szépségek sokkal közelebb kerülnek, olyan védett állat vagy növényfajokat láthatunk, melyeket egy rohanó autóból észre sem vehetnénk, olyan helyekre kerekeshetünk be, ahová kocsival nem lehet behajtani.

Egy közös kerékpártúrának jelentős közösségformáló ereje van, ezért remek időtöltésként szolgál csapatépítő tréningként, vagy baráti társaságok összekovácsolására.

¹ Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv 2013. (p.17.)

Ma már sokakat vonz a környezetbarát életmód, és fontosnak tartják a környezetszennyezés csökkentéséért folytatott harcot. Az ő szempontjaikat tökéletesen kielégíti a kerékpáros turizmus, hiszen az üzemanyag felhasználás csökkentése jelentősen hozzájárulhat a levegő szennyezettségének csökkentéséhez. Ez a szempont hangsúlyosan érvényesülhet olyan túrák megszervezésénél, ahol a „célközönség” a felnövekvő generáció. A környezettudatos nevelés a gyermekek esetében kiemelkedő fontossággal bír, amit könnyen és szórakoztató módon érhetünk el egy-egy természetvédelmi terület vagy tanösvény meglátogatásával.

Szintén fontos szempont az ár: kerékpárral minden bizonnyal olcsóbban lehet egy túrát lebonyolítani, különösen, ha egy soktagú családról van szó. Aki netán nem a sátras kerékpártúrát részesíti előnyben, igénybe veheti a kerékpárosbarát szálláshelyeket is, melyek szintén megtalálhatók hazánkban.

A felmérések szerint az általános túra kiválasztási szempont: a biztonság és a látnivaló. A biztonság alatt itt a szélesebb értelemben vett köz- és közlekedésbiztonságot értjük, vagyis az útra kelők számára elsődleges fontosságú, hogy jó minőségű kerékpárúton, megfelelő szerviz-szolgáltatásokkal és pihenőhelyekkel ellátva, testi épségüket és értékeiket biztonságban tudva, félelem nélkül indulhassanak útnak. A másik tényező, a látnivaló, az élmény teljesen szubjektív: egyéntől függ, hogy mi számít vonzó célpontnak. De egy biztosan kijelenthető: Magyarországon a kulturális, a gasztronómiai, a spirituális, a wellness, a sport (akár extrém sport) célpontok mind-mind megtalálhatók, az igények függvényében.

- Hátrányok és korlátok

Jogosan vetődik fel a kérdés, hogy ha hazánk ennyire ideális helyszíne a túráknak, akkor mégis miért marad el európai szinten mégis a kerékpáros turizmus színvonala és elterjedtsége más országokhoz képest? Itt is több szempontot kell figyelembe vennünk: az infrastruktúra, az emberi hozzáállás és a gondolkodásmód különbözősége egyaránt hátráltathatják a fejlődést. Miről is van szó pontosabban? Magyarországon a hétköznapi ember számára is szemmel láthatóan rengeteg fejlesztés indult útjára EU-s pályázatokból. Mindenhol láthatók a különböző útfejlesztések, útépitések, infrastrukturális beruházások, amik sok helyen a kerékpárosok életét is megkönnyítik. Jogosan feltételezhető tehát, hogy a nagy léptékű fejlesztések a kerékpárosok számára is a Kánaánt hozták el. Emellett hazánkat az EuroVelo (az Európai Kerékpáros Hálózat) három tagja is - a 6. (Folyók útja), 11. (Kelet-Európai útvonal) és a 13. (ún. Vasfüggöny útvonal) - érinti, de sajnálatos módon ezeknek egyes részei használhatatlanok. Érdemes az interneten fellelhető számtalan kerékpáros blog bejegyzést, fórumot is olvasgatni, ahol élő képet kaphatunk a valóságról. Ami az infrastruktúrát illeti: a bringások rengeteg helyen szembesülnek azzal a problémával, hogy hiába van kijelölt bicikliút egy-egy településen, az semmiképpen nem a megfelelő és biztonságos közlekedést szolgálja,

mert a sárga sávval leválasztott útszél tele van kátyúval, aknafedéllel, töredezett aszfaltszakasszal stb. Az ilyen szakaszokon a biciklis kénytelen kerülgetni az úthibákat, ami máris veszélyessé teszi a közlekedést. A másik gyakori probléma az, hogy számos helyen a kijelölt bicikliút véget ér, és onnantól a kerékpáros előtt két lehetőség áll: földúton/útpadkán folytatni a kirándulást vagy az úttesten. Belátható, hogy egyik sem szolgálja a biztonságot. A járdákon kijelölt kerékpárút sem igazán ideális nyomvonal, sajnos meglehetősen gyakoriak a konfliktusok gyalogosok és kerékpárosok között – ez elkerülhetetlen. További kellemetlenséget jelent, hogy egyes kijelölt kerékpárutakon olyan közlekedési tábla van kihelyezve, amely tiltja a kerékpározást. Ez meglehetősen paradox helyzetet teremt.



Dunakeszi: kerékpárúton és kerékpársávon kerékpározni tilos!

(Forrás: <http://www.holkereparozzak.hu> „Tiltott, túrt, támogatott” Írta: Karlovitz "Pupu" Kristóf
letöltve: 2014.05.26.)

Az is ismert jelenség a bringások körében, hogy a kerékpárút – kerékpáros aluljáró helyett - lépcsős aluljáróba vezet (pl. Szentendre, a 11-es főút alatt), ami szintén korlátozza az akadálymentes közlekedést. A karbantartást nélkülöző kerékpárutak, ahol a feltöredező aszfaltot benövi a gaz, szintén nagyon veszélyes terepnek bizonyulhatnak.

Magyarországon – a törekvések és fejlesztések ellenére – még mindig hiányoznak az úgynevezett „komplex szolgáltatások”. A túrára készülődő utazó/kerékpáros jelentős kutatást kénytelen végezni a túra pontos útvonalára, az időjárásra, a lehetséges szálláshelyekre, szállítási lehetőségekre, étkezésekre, szerviz lehetőségekre nézve. Vannak ugyan olyan szervezetek, melyek igyekeznek minden ilyen igény kielégítésére irányuló túrákat szervezni (ezekről a későbbiekben még lesz szó), de ezek száma és ismertsége még meglehetősen csekély, illetve a túrák nagy része külföldre irányul,

célközönsége pedig gyakorlott, jó kondícióban lévő bringázó. A komplex szolgáltatásokat elérhetővé kell tenni a kezdő, hobbista vagy családi kerékpárosok részére is, ami feltételezi a kerékpáros-barát szálláshelyek, vendéglátóhelyek meglétét, a pihenőhelyek meglétét és ismeretét, és nem utolsósorban a kerékpárosok elfogadását is ezeken a helyeken.

Az infrastrukturális hiányosságok mellett érdemes megemlíteni az emberi tényezőt is! A kerékpárosok nagyon sokfélék lehetnek: boltba járó néni, az iskolába igyekvő gyerek, a helységen belül munkába járó ember, erdei terepen tekerő biciklis, családos kiránduló, sebesen közlekedő országúti versenyző vagy felpakolt világgjáró. A céltól, indíttatástól függően nyilván a hozzáállás is változó. A városban tekerő emberek például minden bizonnyal nap, mint nap érzékelik mind az autósok, mind a gyalogosok dühét, elfogadását, szeretetét (ezt ritkábban). A megértés hiánycikk, a bringások és autósok együtt létezése leginkább a folyamatos harcban nyilvánul meg. Persze, ez sem általános, hiszen vannak olyan vidéki városok, települések, ahol hagyományszerűen használják a kerékpárt a mindennapi közlekedésben (pl.: az Alföldön), ott nyilvánvalóan megszokott, elfogadott, sőt természetes jelenség az autós és kerékpáros „együttélése”. A nagy forgalmú városok, a pest megyei és a hegyvidéki települések esetében kevésbé tolerált tevékenység a közúti kerékpározás. Ezt azért érdemes figyelembe venni, mert sokszor elkerülhetetlen, hogy egy-egy túra megszervezése során kikerüljünk egy nagyobb forgalmú települést, hiszen minden bizonnyal a meglátogatni kívánt attrakció is valahol a település centrumában, forgalmasabb részén található.

- *Kitörési pontok*

A kerékpáros turizmus fejlesztése minden kétséget kizáróan nagy jelentőséggel bír. Hazánkban a biciklizés nagyon népszerű sportágnak számít, még azok is hajlamosak így nyilatkozni, akiknek kerékpárja sincs. Pozitívumként értékelendő a számos infrastrukturális fejlesztés, az új kerékpárutak kijelölése, a kerékpáros turizmus népszerűsítése. A gyakorlott bringások elemzése, véleménye alapján azonban egyértelmű, hogy a fejlesztéseket nem autós szemszögből kell végrehajtani, hanem a biciklisek valós igényeinek megfelelően (megfelelő táblák kihelyezése, megfelelő utak kijelölése stb.).

Pozitívumként értékelendő, hogy a KRESZ is több ponton megváltozott a kerékpáros lobby hatására. Ugyanakkor a szabályok betartásának ellenőrzése még nagyon gyakran csak büntetés formájában nyilvánul meg, ami sok kezdő bringást elbátortalanít az önálló túratervezéstől. Számos egyesület biztosít oktatást (akár gyermekek, akár felnőttek részére), ami növeli a biztonságot. A kerékpáros egyesületek pedig mind a városi, mind az országos túrák terén nagy tapasztalattal rendelkeznek, melyeket szívesen

megosztanak (ld. III. fejezet). A biztonságos kerékpározáshoz fontos a szabályok, kötelező felszerelések ismerete és szabályszerű alkalmazása, amiben egy jól felkészült túravezető nagy segítséget nyújthat. Emellett olyan komplex szolgáltatások nyújtására kell törekedni, mely az aktív, egészség- és környezettudatos magatartás mellett a meglátogatott területek kulturális sajátosságainak megismerését, értékeinek bemutatását ösztönzi.

Ellenőrző kérdések:

1. Magyarország miért ideális helyszíne a kerékpártúrának?

(Válasz: megfelelő földrajzi adottságok, jó klíma, élménydús célpontok.)

2. Milyen motivációi lehetnek a kerékpározásnak?

(Válasz: egészséges időtöltés, csapatépítés, közlekedés, környezettudatosság, ár, természet közelség.)

3. Soroljon fel 4 olyan tényezőt mely hátráltatja a magyarországi kerékpározást!

(Lehetőségek: rossz útminőség, elégtelen információ, nem egységes tábla rendszer, emberi tolerancia hiánya, kerékpárosbarát szolgáltatások hiánya, biztonság hiánya, komplex szolgáltatások hiánya.)

4. Lát-e fejlődést a hazai kerékpáros élet terén? Ha igen, mit?

(Kerékpárutak építése, KRESZ változása, kerékpáros turizmus népszerűsítése, oktatás.)

II. rész: Túra típusok, túrázási szokások, a kerékpározás szakmai sajátosságai, gyakorlati tudnivalók

Amint kiderült, a kerékpárral történő közlekedés céljai különbözőek lehetnek: közlekedés (pl. munkába járás), túra, rekreáció/szabadidő vagy sport (gyorsasági és extrém) irányába mutató igények merülhetnek fel. Jelen tananyagban a fő hangsúlyt a szabadidős és túra célú kerékpározásra fektetjük, amin belül érinteni szükséges a városi kerékpározást is – melynek fő elemei a közlekedés jellegű használattal egyeznek meg -, hiszen egy-egy túra során elkerülhetetlen a városi közlekedés beiktatása. Ebből következik, hogy a túrák megszervezésénél széles körű ismeretekkel szükséges rendelkezni mind a „hardware” tekintetében (kerékpárutak, kerékpár minősége és felszereltsége, túrafelszerelés), mind pedig a túra résztvevőinek igénye, szándéka, felkészültsége, kora tekintetében. A jó túra olyan összetett háttértevékenységet igényel, mely rendkívül sokrétű rálátást feltételez a szervező/menedzser részéről. A szervezőnek rendelkeznie szükséges az alábbi képességekkel és ismeretekkel, még akkor is, ha nem saját maga vezeti a túrát:

- rendelkezzen a kerékpáros jármóddal kapcsolatos elméleti és gyakorlati ismeretekkel (szabályok ismerete, megfelelő kerékpár kiválasztásának képessége, ha pl. kölcsönzést is biztosít, alapvető felszereltség ismerete);
- rendelkezzen a komplex szolgáltatás nyújtásához szükséges átfogó, stratégiai látásmóddal és tervező készséggel (milyen látnivalókat, rendezvényeket, kulturális kincseket tud egy-egy túrába beépíteni);
- ismerje hazánk védett természeti kincseit, tájegységeit, világörökségeinket, egyes hungarikumokat, nemzeti parkjainkat);
- legyen jó szervező és kommunikációs képessége (sokféle és különböző célokkal érkező résztvevő irányítása, összekovácsolása);
- rendelkezzen jó motivációs képességekkel (élmények nyújtása, illetve a résztvevők későbbi visszatérésének buzdítása);
- döntési képesség és problémamegoldó képesség (a túra tervezése és lebonyolítása folyamán felmerülő váratlan helyzetek kezelése);
- előnyös a jó kapcsolati tőke, az önkormányzatokkal és kerékpáros szervezetekkel történő kapcsolattartás (információk az időszaknak megfelelő helyi programokról, kedvezményes belépőjegyekről, utakról);
- jó marketing képességek (a túrák népszerűsítése, résztvevők toborzása és megtartása);
- egyes esetekben vezető képességek (a túraveető tevékenységének ismerete, figyelemmel kísérése, segítése, vagy éppen helyesbítése, ha szükséges);
- kreativitás (logó szerkesztés, honlap vagy prospektus szerkesztés stb.);

- előnyös továbbá a különböző elektronikai és informatikai eszközök és letölthető programok ismerete (a fiatalok esetében ez már egy-egy túra alatt is nélkülözhetetlen: pl. okostelefonok és GPS használata).

1. A kerékpározással kapcsolatos elméleti ismeretek

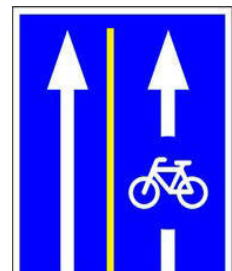
- *A kerékpáros közlekedésre kijelölt utak típusai²*



1. ábra Kerékpárút

- Önálló kerékpárút - Jelzőtáblával kerékpárútként megjelölt út. A kétirányú kerékpárút általában a közút egyik oldalán létesül, és közös felületen vezeti mindkét irányú kerékpáros forgalmat. Két szélét folyamatos sárga vonallal kell kijelölni, a kétirányú kerékpárút esetében pedig tengelyében szaggatott sárga terelővonalat kell alkalmazni. Az egyirányú kerékpárút az út két oldalán, a közúti forgalomnak megfelelő irányban vezeti a kerékpáros forgalmat, ami forgalmi szempontból kedvező. Az egyirányú forgalmi rendet útburkolati jelekkel egyértelművé kell tenni. Lakott területen belül kerékpársávval kedvezően kombinálható.

- Kerékpársáv, kerékpárnyom - A kerékpársáv az úttest felületén kialakított - kerékpárosok egyirányú közlekedésére szolgáló - sáv, amit szintén sárga vonallal jelölnék ki, leggyakrabban a járda és az autóforgalmi sáv, avagy az úttest többi része között, gyakorlatilag az úttest szélén, de bizonyos utaknál előfordulhat, hogy az úttest szélén lévő parkolósáv után jelölik csak ki a kerékpársávot. A kerékpársáv minden esetben egyirányú, amin ugyanúgy a menetirány szerint kell haladni.



2. ábra Kerékpársáv

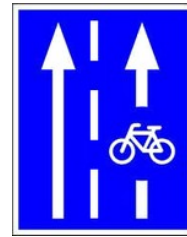


3. ábra
Kerékpárnyom

- Kerékpárnyom olyan fontosabb utaknál fordul elő, ahol külön kerékpársáv kialakítására nincs lehetőség, ezért annak szélső sávjainak szélén sárga kerékpáros piktogramok jelzik a külső sáv szélén előforduló kerékpáros forgalmat. A kijelölés kerékpárt és nyilat mutató sárga színű burkolati jellel történik. Mivel itt az autós és a kerékpáros osztozik a sávon nagy odafigyelés szükséges a balesetek kivédésére, emiatt a kerékpárnyom veszélyes és lehetőség szerint kerülendő.

² 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ) és Wikipedia

- Nyitott kerékpársáv: az úttesten útburkolati jellel kijelölt – kerékpár és különleges esetekben (az egymás mellett történő elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló – különleges forgalmi sáv.



4. ábra Nyitott kerékpársáv



5. ábra Osztott gyalog és kerékpárút

- Osztott gyalog és kerékpárút - Az elválasztott gyalog- és kerékpárút olyan út, amit egy sárga csíkkal kettéosztanak, hogy az egyik oldalát a gyalogosok, a másikat a kerékpárosok használják. Ezt táblákkal és az utak térfelére festett piktogramokkal is jelölik.

- Osztatlan gyalog és kerékpárút - Az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút olyan út, amin se csíkkal, se máshogy nincsenek elkülönítve a gyalogosok és kerékpárosok, ezért azt közösen használják. Ezért ilyen utakon fokozott figyelemre van szükség a balesetek elkerülésére.



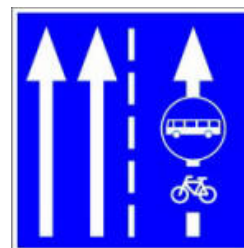
6. ábra Osztatlan gyalog és kerékpárút

Az elválasztott és az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút is rendszerint olyan helyeken található, ahol nincs hely külön kerékpárutat, vagy kerékpársávot építeni, de emellett külső, jellemzően anyagi tényezők is közrejátszhatnak ezen egyszerűbb utak kialakításában.

- Egyéb - Út melletti kerékpárút, kerékpárosok által is használható autóbussz forgalmi sáv, egyes kisebb forgalmú úttesteken kijelölt főhálózati elem, minden olyan út, ahol nem tilos a kerékpározás.



7. ábra Út melletti kerékpárút



8. ábra Kerékpárosok által is használható autóbussz forgalmi sáv

Látható, hogy a kerékpáros közlekedés együtt él a gépkocsi és gyalogosforgalommal is. Ebből adódóan a kerékpárosnak mindig nagy figyelemmel kell haladnia, hiszen hol a közúti forgalom lüktetéséhez, hol pedig a gyalogos forgalom lassúságához kell alkalmazkodnia. Ebből bizony gyakran keletkeznek konfliktusok autósok- kerékpárosok- gyalogosok között. Az, hogy éppen kinek a hibájából, vagy türelmetlenségéből – ez változó. Tény, hogy állandó harcban állnak a közlekedők, ami egyértelműen megnehezíti a kerékpáros jármű népszerűsítését is. A konfliktusok jelentős része nem is a szabálytalan közlekedés miatt keletkezik, hanem sokkal inkább a hozzáállás és a meg

nem értés eredményeként jön létre. Ugyanakkor az is tény, hogy a közúti közlekedésben, ha nem is a kerékpáros hibájából történik baleset, sérülékenysége miatt mégis ő a gyakoribb áldozat. Ez a kölcsönös intolerancia tehát nagymértékben befolyásolja a biztonságos közlekedést is. A tolerancia javítása érdekében a közlekedésben résztvevők mindegyikénél fontos a szabályok ismerete, illetve egyfajta szemléletformálás kialakítása, mely akár az iskolai és egyéb tanfolyami képzések része lehet.

- *Közlekedési szabályok*

„Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.”³ A kerékpár tehát a KRESZ értelmében jármű, tehát a vezetéséhez ugyanazok a feltételek szükségesek, mint más jármű esetében⁴:

- járművezetésre alkalmas állapotban kell lenni;
- ismerni kell a KRESZ-t;
- ittas állapotban nem szabad kerékpárra ülni.

Ezen kívül: lakott területen kívül fényvisszaverő mellényt kell felvenni.

A kerékpárnak is közlekedésre alkalmas állapotban kell lennie, és fel kell szerelni a megfelelő tartozékokkal. Ezeket a KRESZ egy KöHÉM rendeletre hivatkozva határozza meg, vannak kötelező és ajánlott tartozékok. A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 116. §-át több pontban megváltoztatták 2014-ben, mely a kerékpárosok életét nagyban befolyásolja. Ugyanakkor a KRESZ is több ponton változott, ami szintén érinti a kerékpárosokat.

Az előírt kötelező kerékpár-tartozékok:

- Borostyánsárga színű küllőprizma, legalább az első keréken (legalább két darab), melyet kiegészíthet vagy helyettesíthet az abroncson lévő reflexcsík.
- Fehér vagy kadmiumsárga fényt adó első lámpa, ami villogó is lehet. Fehér színű első fényvisszaverő (nem háromszög alakú).
- Csengő, vagy csengő hangot adó hangjelző.
- Fényvisszaverő ruházat lakott területen kívül az úttesten éjszaka vagy rossz látási viszonyok között.
- Két, egymástól független fék, amely száraz és nedves időben egyaránt hatásos.
- Piros fényt adó hátsó lámpa, ami villogó is lehet.
- Piros színű hátsó fényvisszaverő (nem háromszög alakú).
- Az első és hátsó lámpa elhelyezhető a kerékpáros testén is.

³ 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ)

⁴ <http://www.kerekpárosklub.hu/kisokos> (Letöltve: 2014. 05. 19.)

Vannak nem kötelező, csupán ajánlott tartozékok is:

- pedálon és másik keréken küllők között borostyánsárga színű prizmák
- visszapillantó tükör
- sárvédő
- karos szélességjelző prizma

Hol engedélyezett a kerékpározás?

- kerékpárúton maximum 30 km/h-s sebességgel;
- kerékpársávon szigorúan a felfestett haladási iránynak megfelelően;
- nyitott kerékpársávon szintén a haladási iránynak megfelelően;
- buszsávban akkor, ha tábla jelzi, hogy kerékpárral is használható, tábla hiányában tilos;
- gyalog- és kerékpárúton maximum 20 km/h-s sebességgel;
- gyalogos-kerékpáros zónában gyalogosoktól el nem választott részen maximum 10 km/h-s sebességgel, gyalogosoktól külön választott részen maximum 20 km/h-s sebességgel;
- kerékpáros nyomon.

Hol tilos kerékpározni?

- járdán, ha már elmúltál 12 éves, illetve lakott területen belül akkor, ha az úttest alkalmas a kerékpáros közlekedésre. Mindkét esetben maximum 10 km/h-s sebességgel;
- kijelölt gyalogos átkelőhelyen (zebrán);
- ahol tábla tiltja a kerékpárosok behajtását;
- ahol tábla tiltja mindkét irányból a járművek behajtását;
- ahol tábla tiltja egyik irányból a járművek behajtását;
- buszsávban;
- autópályán;
- autóúton;
- gyalogúton;
- gyalogos zónában.

Egyéb tudnivalók a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban:

- Kerékpársávból balra kanyarodni tilos! Balra kanyarodáskor félre kell állni, majd merőlegesen áthaladni az úttesten.
- Nyitott kerékpársáv esetén kanyarodhatunk balra, ez esetben el kell hagyni a sávot és az autók számára fenntartott részen haladni.
- Az egyirányú utcákban, illetve a mindkét irányból behajtani tilos tábla hatálya időnként nem vonatkozik a kerékpárosokra. Ilyenkor kiegészítő táblával jelzik ezt.

Abban az esetben, ha engedélyezett a kerékpározás az egyirányú utcában, szigorúan az utca jobb szélén kell haladni!

- Tilos kerékpáron ülve állatot vezetni, pl. kutyát sétáltatni.
- Tilos kerékpárt más járművel vontatni, illetve kerékpárral vontatni.
- Tilos elengedett kormányval haladni.
- Kétkerekű kerékpáron 16. életévét betöltött személy szállíthat 10 évnél nem idősebb, a kerékpárt nem hajtó utast a kerékpár pótülésén.
- Tilos közúton egymás mellett kerékpározni.
- Lakott területen belül maximum 40 km/h-s sebességgel szabad haladni
- Lakott területen kívül maximum 50 km/h-s sebességgel szabad haladni (ha utast nem szállít), de csak sisakban és fényvisszaverő mellényben.
- Gyermekeknél erősen ajánlott a bukósisak viselete.

- *Az erdő látogatásának szabályai*⁵

- 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 tűrni köteles, kivéve, ha
 - a) más jogszabály azt korlátozza, vagy
 - b) az arra jogosult a látogatás korlátozását az e törvényben foglaltak alapján elrendelte.
- 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.
- Az erdőben abban az esetben lehet a megjelölt turistaúton kerékpározni és lovagolni, a megjelölt kerékpáros úton lovagolni, ha az együttes használat lehetősége jelzéssel az adott turistaúton vagy kerékpáros úton megjelölésre került.
- Az erdőgazdálkodó és az erdő tulajdonosa az erdő látogatójától a látogatásért díjat nem kérhet, azonban jogosult a ténylegesen felmerült kárának és költségének megtérítésére.
- Az erdő látogatója

⁵ Részletek a 2009. évi XXXVII. törvényből az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról (IX. Fejezet 91-96.§)

- a) az erdei életközösségben, az erdő talajában és az erdészeti létesítményekben kárt nem okozhat,
 - b) az ott tartózkodók pihenését, valamint a rendeltetésszerű erdőgazdálkodási tevékenységet indokolatlanul nem zavarhatja.
 - Üdülési, sportolási, illetőleg kirándulási célból - a kijelölt út kivételével - gyalogosan, kerékpárral és lóval sem vehető igénybe
 - a) az erdősítés területe, amíg a rajta lévő faállomány a két méter átlagos magasságot el nem éri;
 - b) az erdőrezervátum magterülete.
 - Az 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 az arra kijelölt úton szabad.
 - Az erdőgazdálkodó hozzájárulásával szabad az erdőben:
 - a) huszonnégy órát meghaladóan üdülési, illetőleg sportolási célból tartózkodni, táborozni, továbbá sátrat felverni [...]
 - 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.
 - A vadászat időtartamára a vadászatra jogosult az erdőgazdálkodó hozzájárulásával átmenetileg korlátozhatja az erdő egyes részeinek a látogatását.
 - Az erdő látogatásának korlátozását a helyben szokásos módon kell kihirdetni, valamint figyelmeztető táblák kihelyezésével gondoskodni kell a megfelelő tájékoztatásról.
- *Kerékpáros etikett*⁶
- Elindulás: aki elindul, elsőbbséget kell, adjon annak, aki már a forgalomban halad.
 - Jobbra tarts: ez általános KRESZ szabály, bár a Magyar Kerékpáros Klub lobbijének is köszönhetően a KRESZ már nem kötelezi arra a kerékpárosokat, hogy mindig szorosan az út jobb szélén haladjanak, és ezt egyes esetekben (pl. rossz minőségű út) jó kihasználni, de a forgalom folyamatossága érdekében általánosan mégis jobb a „jobbra tarts” elvét érvényesíteni.
 - Követési távolság betartása: nem illik másik kerékpáros szélárnyékában haladni, mert irányváltotásnál, fékezésnél veszélyes lehet. Ugyanígy veszélyes a buszok szélárnyékában kerékpározni.

⁶ Részletek http://jozsefbiro.blog.hu/2014/04/30/biciklis_etikett_szerintem című bejegyzéséből (Letöltve: 2014.06.03.)

- Irányjelzés: az egyértelmű szándékjelzés mind az autós, mind a másik kerékpáros részére elengedhetetlen!
- Az előzés alapjai: (biciklisek között) fontos, hogy jobbról (bizonyos kivételekkel) nem előzünk. Ne előzzünk, ha szembejönnek, ha már minket előznek, ha nincs elég helyünk befejezni az előzést, stb. Az előzés megkezdése előtt mindenképpen hátra kell nézni. Érdemes bizonyos esetekben a csengőt használni (pl. gyalogos figyelmeztetése). A szembejövő biciklist nem szabad hirtelen fékezésre kényszeríteni a rosszul kiszámított hely miatt.
- Kinél vagyunk gyorsabbak? Akár autósokról, akár más biciklisekről van szó, érdemes mérlegelni, hogy érdemes-e mellettük elhaladni. A piros lámpánál felgyülemllett autók mellett ugyan engedélyezi a KRESZ a jobbról előrehaladást, de sok járművezetőt felbosszant, ha több alkalommal kell újra meg újra megelőzni ugyanazt a biciklist, hiszen logikus, hogy az autó gyorsabban halad. Hasonló eset adódhat, ha a kerékpáros-gyalogos osztott úton az egyik biciklis inkább vár a gyalogosok kikerülési lehetőségére, a másik viszont nem, aztán az elhaladó gyalogosok után az udvarias biciklis újra előzheti meg a másikat.
- Ki hol közlekedik? Gyakori jelenség, hogy a gyalogosok elbambulva sétálgatnak a kijelölt bicikliúton. Érdemes őket figyelmeztetni, de ne a gyűlölködés és útszéli beszéd jellemezze ezt! Mivel minden ember gyalogos (volt/van/lesz), ezért fontos lenne az oktatásba is adoptálni az ezzel kapcsolatos ismereteket. Ugyanígy viszont gyakori az is, hogy a kerékpárosok – bár rendelkezésükre áll kijelölt út, mondjuk a főút túloldalán lévő járdán -, ők mégis azon az oldalon tekernek, ahol nincs kijelölt út számukra, a gyalogosok között, akiket ezzel veszélyeztetnek.
- Fontos mindig jól láthatónak lenni, elkerülni az autók holtterét.
- Kerékpározás közben nem biztonságos a fej- vagy fülhallgató viselete.
- A biciklis és a természet: nagyon fontos bringával is mindig az adott természetvédelmi szabályok betartása. Erdei utakon óvatosan, a turistákat biztonsággal kikerülve kell közlekedni. Az utat „fölszántani” (mondjuk farolgatásokkal) nem szabad. A növényeket leszedni, letiporni tilos, az állatokat zavarni nem szabad.
- Segítségnyújtás: bajba jutott kerékpáros társunkat nem illik szó nélkül otthagyni. Ha módunkban áll segítséget nyújtani, mindenképpen tegyük meg, de ha nem, akkor is meg kell kérdezni, mi a baj, és a lehetőségekhez mérten támogatni a bajba kerültet.
- Köszönés: a kerékpárosok körében még kevésbé elterjedt a motorosok között régen bevett szokás: köszönni egymásnak. Ez is része a tudatformálásnak, tehát jó kezdeményezés a másik kerékpárosnak köszönni, de legalábbis fogadni a másik köszönését!

2. A kerékpártúrák előkészítése, szervezése

A kerékpártúra megszervezése a laikus számára nem tűnik bonyolult feladatnak. Jobban elmélyülve a kérdésben azonban gyorsan kiderül, hogy mennyire összetett feladat egy igényes, több ember elvárásának megfelelő programot kidolgozni, megszervezni és lebonyolítani.

- A túra előkészítése:

A túra szervezőjének a következőkre szükséges figyelnie a program megszervezése során:

1. Milyen a túrára jelentkezők összetétele, kora, edzettségi állapota?
2. Mi a túrán résztvevők célja? (csapatépítés/egyszerűbb kirándulás/családi vakáció/ökoturizmus stb.)
3. Milyenek lesznek az időjárási viszonyok, a hőmérséklet?
4. Milyen a túrán résztvevők biciklijének minősége, műszaki állapota?
5. Saját kerékpárral jönnek a résztvevők, vagy kölcsönözni szeretnének?
6. Az indulás helyszínére hogyan érkeznek? (autóval/vonattal/kerékpárral stb.)
7. Mekkora csomagot akarnak magukkal vinni?
8. A tervezett túra útvonalán milyen az út minősége, illetve lesz-e benne hegymenet?
9. A tervezett túraútvonalon milyen a műholdas lefedettség? (Ez akár a mobiltelefonos segítségkérés szempontjából is fontos lehet, de a fiatalok szeretnek olyan letöltéseket alkalmazni, ahol pl. azonnal megoszthatják fényképeiket a közösségi oldalakon, vagy követhetik és rögzíthetik útvonalukat, sebességüket /pl.: Endomondo/)

A megtehető távolságok tekintetében az alábbi táblázat⁷ nyújthat segítséget (átlagos felkészültségű emberek, jó műszaki állapotú kerékpárok és jó utak feltételezése mellett):

| Életkor | 12-14 év | 14-16 év | 17-50 év | 51-60 év |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Kemping, egyéb kiskerekű | 10 km | 15 km | 20 km | 15 km |
| Single Speed/Váltó nélküli | 10 km | 20 km | 30 km | 25 km |
| MTB | 20 km | 35 km | 50 km | 40 km |
| City-Bike, Trekking-B. stb | 20 km | 40 km | 70 km | 60 km |
| Túra kerékpár | 25 km | 45 km | 80 km | 70 km |
| Országúti/Versenykerékpár | 30 km | 50 km | 100 km | 80 km |

Ezek a távok természetesen akár az időjárástól, csomag súlyától, váratlan meghibásodástól függően bármikor megváltozhatnak. Amennyiben nagyon vegyes a

⁷ Dr. Novotny Iván: Kerékpártúra szervezése, vezetése (2002.) <http://ptkk.baranya.com/turisztika> (Letöltve: 2014.05.29.)

túrázó csapat összetétele, akkor mindig a leggyengébbhez kell igazítani a tempót és a betervezett távot. A túra időtartamának tervezésénél figyelembe kell venni a szükséges beiktatandó pihenőket (óránként egy-egy rövidebb, három óránként egy-egy hosszabb pihenő), illetve az étkezések módját is (éttermi, vagy hozott csomag).

- *Túrák típusai*

A túravezetőnek a tervezés során el kell döntenie, hogy milyen típusú túrát szervez:

- városnézéssel egybekötött biciklizés
- egynapos túra pihenőkkel, kulturális vagy egyéb programmal
- többnapos túra, mely lehet *vándortúra* (több szálláshely közbeiktatásával szervezett utazás, nagyobb táv megtételével) vagy *csillagtúra* (egy szálláshelyről kiinduló és oda visszatérő, különböző irányokban szervezett kirándulások)

A többnapos túrák esetében előre el kell döntenie, hogy a társaság milyen formában képzelel el az éjszakázást: sátorban vagy épületben (apartman/hotel). A *sátras* túrázásnak kétségtelen előnye, hogy jóval olcsóbbá teszi az utazást, hangulatos, a gyerekek számára is élvezetes és közelebb hozza a természetet is. Baráti társaságok, csapatépítő tréningek esetén is kiváló megoldás, hiszen maga a sátorállítás, tűzrakás is közös feladat lehet. Sátrazás esetén a másnapi indulásnál érdemes az időt úgy tervezni, hogy a harmattal borított sátrak megszáradása miatt az indulás később történjen.

Az épületben töltendő éjszaka annyiban befolyásolhatja a túrát, hogy ott az időtervet szorosabban kell tartani, hiszen a lefoglalt szállást mindenképpen el kell érni. Ez tehát kisebb rugalmasságot, a szervező részéről pontosabb tervezést igénylő feladat. A túraútvonalon meg kell keresni azoknak a kerékpárosbarát szálláshelyeknek a címét, ahol a túrázók igényes ellátásban részesülnek.

A kerékpárosbarát szállások alapvetően az alábbi szolgáltatásokat nyújtják⁸:

- Zárható tároló helyiség a vendégek kerékpárjai részére éjszakára.
- Alapvető térségi úthálózati és közösségi közlekedési információk. (Helyi kerékpáros térképek, kerékpáros útleírások, vonat- és buszmenetrendek valamint hajójáratok és kompjáratok menetrendjének megtekintési lehetősége, kölcsönzése vagy árusítása, információ vonatokról kerékpárszállító kocsival, illetve kerékpárjegyekről).
- Tájékoztatás az 50 km-en belüli további kerékpárosbarát szolgáltatási lehetőségekről, a legközelebbi nyitva tartó orvosi rendelőről, elsősegélyhelyről.
- Kerékpáros szerszámkészlet rendelkezésre bocsátása minden kerékpárosnak a legfontosabb szerszámokkal egyszerű szerelési és karbantartási munkálatokhoz.
- A helyi kerékpár kölcsönzési lehetőség és legközelebbi kerékpárüzlet közzététele.

⁸ Kerékpárosbarát Turisztikai Szolgáltatók Kritériumai (Új Magyarország Fejlesztési Terv 06)

Egyes esetekben *opcionálisan* további hasznos szolgáltatásokat is biztosíthatnak, mint például kerékpármosó, szárítási lehetőség, ruhamosási lehetőség, elektronikus eszközök töltése, kerékpár átvizsgálása, uzsonnacsomag készítése, csomag átszállítás, személyszállítás, szállásfoglalás stb.

- *A túrák célja, motivációja*

Mivel a kerékpáros kirándulás nem egy teljesítménytúra vagy biciklis edzés, hanem szórakoztató közös időtöltés, ahol a fő hangsúly a pozitív élmények megszerzésén van – ahol mellesleg az egészségmegőrzés, a környezetvédelem, illetve hazánk nevezetességeinek megismerése is nagy szerepet játszik – a túrák célpontját/célpontjait is ennek jegyében érdemes megválasztani. Olyan látnivaló, esemény, helyszín, érdekesség köré építsük fel a túrát, ami a résztvevőket egyaránt inspirálja. Ilyen célpontok lehetnek például:

- hazánk egyes tájegységei, a tájjellegű ételek, népszokások, helyi nevezetességek vagy hungarikumok megismerése
- fesztiválok
- várak, kastélyok, templomok, szakrális helyek, emlékhelyek megtekintése
- a túra útvonalán fellelhető kulturális örökségek megismertetése
- nemzeti parkok, tájvédelmi körzetek, tanösvények bejárása
- gyerekek részére kalandparkok, tematikus parkok, játszóhelyek felfedezése
- wellness-központok, strandok, gyógyfürdők, egyéb egészségturizmushoz kapcsolódó tevékenységek
- lehetséges kapcsolódási pontok a *Bejárható Magyarország* egyéb jármódjaihoz (vitorlás, evezős, lovas, gyalogtúra útvonalak és programok)

Ha a túravezető már tudja, mi lesz a kirándulás központi eleme, akár el is nevezheti a túrát az adott tájról/látnivalóról/nevezetességről (pl.: Bringázás a matyók földjén). A meglátogatandó nevezetességek nyitvatartási idejéről, belépődíjáról előre tájékozódni kell. Nagyon kellemetlen, ha a célként kitűzött vár vagy kastély zárt kapukkal fogadja a csapatot. Mindenképpen érdemes a kedvezményes belépést biztosító lehetőségeket is előre felderíteni (pl. Itthon otthon van belföldi turisztikai kártya, West-Balaton kártya, Szilvásvárad kártya, egyéb megyei vagy regionális kártyák, helyi kedvezmények, akciók stb.).

A résztvevők indulási pontra történő érkezésének felderítése azért lehet fontos, mert aki autóval jön, az a túra alatt minden bizonnyal biztonságban szeretné tudni személygépkocsiját. Erről a túravezetőnek előre tudnia kell, és a megfelelő helyet is biztosítani kell. A vonattal érkezőknek nagy segítséget nyújthat a túravezető, ha tud olyan vonatindulást ajánlani, ahol bicikliszállítás is biztosított. A helyben kölcsönzésre bocsátott kerékpárok számáról és műszaki állapotáról pontos információkkal kell rendelkeznie a szervezőnek, sőt érdemes esetleg figyelembe vennie azt is, hogy ha egy-

egy résztvevő nem a túrának megfelelő típusú vagy felszereltségű kerékpárral érkezik, akkor esetleg cserekerékpárt biztosítson.

A túra előtt célszerű, ha a vezető bejárja a tervezett útvonalat, hiszen így kevesebb meglepetés érheti. El kell még dönteni azt is, hogy a csapathoz rendel-e valamilyen műszaki biztosítást (kísérőkocsit), vagy nem. Ez természetesen megnöveli a túra költségeit. Az ilyen jellegű biztosítást a szakemberek leginkább nagyszámú (12-13 fő feletti) csapatoknál, illetve kevés tapasztalattal rendelkező résztvevők esetén szokták javasolni. Ha minden előzetes egyeztetés megtörtént, akkor meghirdetésre kerülhet a túra.

- *A túra meghirdetése*⁹

A meghirdetésnek tartalmaznia kell az alábbi adatokat:

- a túra címe,
- a túra napja,
- az útvonal leírása, külön megjegyezve, ha földúton is menni kell,
- a túratáv (km) és a leküzdendő szintemelkedés (m),
- cél, látnivalók, „élményelemek”
- a túra költsége, részvételi díja,
- találkozási hely és időpont,
- az utazás módja (ha nem csak kerékpár),
- a hazaérkezés várható időpontja (gyerekek túráján különösen fontos),
- az étkezés módja (egyéni, vagy közösen, hozott csomagból, vagy más módon),
- különleges felszerelés, pl.: sátor, hálósák, útleveél stb. (ha szükséges),
- előzetes jelentkezés határideje (ha szükséges),
- a túravezető neve, elérhetősége.

- *A túra vezetése*

A meghirdetett túra találkozóhelyére a túravezető érkezen elsőnek, hogy fogadni tudja a résztvevőket. Érdemes ellenőrizni a felszereléseket (az időjárásnak megfelelő öltözék, ital, élelem megléte, a kerékpárok megfelelő műszaki állapota). Ha valami hiányzik, vagy nem megfelelő, és a túravezető sem tudja hirtelen pótolni a hiányt, akkor inkább le kell beszélni az illetőt a részvételről, mert a későbbiekben akár az egész túrát meghiúsíthatja az adott probléma (pl. nem megfelelő állapotú kerékpár). 12 év alatti gyermek csak akkor vegyen részt a túrán, ha legalább egyik szülője is vele jön. Indulás előtt a megadott találkozó időponthoz képest 10-15 percet várakozzon a túravezető az esetleges későkre (vagy ha van elérhetőség, akkor igyekezzen kapcsolatba lépni a meg nem jelentekkel). Mindenkiel előfordulhat, hogy

⁹ Dr. Novotny Iván: Kerékpártúra szervezése, vezetése (2002.) <http://ptkk.baranya.com/turisztika> (Letöltve: 2014.05.29.)

valami váratlan akadály miatt késik, de természetesen a csapatot sem lehet ezért túl sokáig vártni. Gépkocsival érkezők esetén, ha olyan dolog adódott, ami tartósabb késést okoz, akkor érdemes megfontolni, hogy a következő pihenőnél, vagy állomásnál találkozzanak az illetővel, addig pedig autóval szállítsa oda magát.

„Elindulás előtt a túravezető:

- üdvözlje a résztvevőket,
- mutakozzon be,
- ismertesse röviden a túra útvonalát, (a városból kihaladást külön részletezve), a pihenőhelyeket, a célpontot, a hazaérkezés várható időpontját,
- keltse fel, ill. fokozza az érdeklődést a túra iránt,
- hívja fel a figyelmet arra, hogy a túrán mindenki saját felelősségére vesz részt, hogy a KRESZ szabályainak megtartása kötelező, hogy a bringások egymásra is vigyázzanak,
- írja fel a résztvevők neveit, ill. tartson létszámellenőrzést,
- határozza meg a menetelakzatot, ki megy elöl és ki a sereghajtó.
- Elöl a túravezető menjen, vagy olyan megbízható, gyakorlott ember, aki tudja az utat, és normális, egyenletes tempót tud tartani. Hátról lehetőleg olyan ember legyen, aki ért a kerékpárszereléshez, hogy a menetközben előforduló kisebb hibák kijavításában segíthessen.
- Jó, ha az elsőnél és az utolsónál is van mobiltelefon (s tudják is egymás számát!)”¹⁰

Nagyon fontos a csapat egyben tartása. Ehhez folyamatosan figyelni szükséges azt, hogy nem marad-e le valaki (pl. egy-egy közlekedési lámpánál), nem fárad-e el jobban, mint a többiek, nem bámészkodik-e valahová, vagy netán próbál egyéni „akció” keretében külön programot csinálni. Ha a csapat nagy létszámú, akkor a túravezetőnek nagy segítségére lehet egy segítő, aki hátról figyeli a csapatot. Jó, ha a túra első fél-egy órája után egy gyors pihenőt, megbeszélést tartanak, ahol mindenki igazíthat öltözékén, felszerelésén, illetve elmondhatja, ha valami nem kényelmes, hiszen ez a „bemelegítő” szakasz mutatja meg, hogy nagyjából mire lehet számítani a túra folyamán.

A túravezető feladata, hogy a kellő fegyelmet fenntartsa. Előzetesen érdemes tájékoztatni a csapatot, hogy milyen kommunikációt használjanak, ha bárkinek gondja vagy mondanivalója akad (ez lehetőleg ne az legyen, hogy „Sikíts, ha valami baj van!”).

A túrázóknak ugyan ismerniük kell a KRESZ előírásait, de sajnos gyakran hajlamosak az emberek azokat figyelmen kívül hagyni, ha kisebb forgalmú útra érnek, és egymás mellett, beszélgetve kezdenek el hajtani. Erre is a túravezetőnek kell ügyelni, hogy

¹⁰ Dr. Novotny Iván: Kerékpártúra szervezése, vezetése (2002.)

inkább a biztonságos „jobbra tarts” legyen a fő szempont, még ha látszólag nem is jár az úton autó, hiszen akármikor hirtelen felbukkanhat valamilyen jármű. Az út jobb oldalán maradván a hirtelen felbukkanó járműnek is adott a lehetőség a kényelmes előzésre.

Ha túl nagy létszámú a csapat, akkor érdemes megfontolni, hogy két részre osztva tegyék meg a túraútvonalat. A részekre bontott csapatnak célszerű 50-60 méteres követési távolságot tartani, hogy a járművek könnyebben előzhessék meg őket.

Ha esetleg eltéved a túravezető, akkor sem kell pánikba esnie. Lehet, hogy időigényes, de vissza kell térni az utolsó olyan pontra, ahol még biztosan a megfelelő irányba mentek, és onnan folytatni a túrát. Ilyen kerülőre akkor is sor kerülhet, a tervezett útvonalon valamilyen akadály adódik (pl. ártéri kerékpárutakon mély iszap, vagy víz; útfelújítás stb.). Az eltévedés esélye manapság, a GPS korában természetesen csekély, inkább a váratlan akadályok téríthetik el a túraútvonalat.

További hasznos ismeretet jelent, ha a túravezető annyira otthon van az útvonalon, hogy jól ismeri a környezet állat és növényvilágát, hasznos tudást tud nyújtani a résztvevőknek (különösen a gyerekeknek) a felbukkanó védett példányokról. (Ez különösen a városlakó gyermekek esetében lehet nagy élmény, akik ritkábban találkozhatnak szemtől-szemben a természettel, inkább csak könyvekből, képekről ismerhetnek egy-egy fajt.)

Baleset esetén:

- személyesrűléssel járó baleset esetén kötelező a rendőrség értesítése! (tel: 112, vagy 107).
- ha autó vagy más gépjármű is szerepet játszott a balesetben okvetlen írjuk fel a rendszámát, típusát, színét, s ha lehet, ne engedjük el a helyszínről a rendőrség odaérkezéséig.
- a baleset helyszínét hagyjuk változatlanul a rendőrségi vizsgálatig.
- ha a mentő viszi el a sérültet, okvetlen kísérje el valaki a csoportból.
- gondoskodjunk a „gazdátlaná vált” kerékpárok megőrzéséről.

Egy kisebb bukás következtében előálló horzsolásos bőrsérüléseket magunk is elláthatjuk és némi pihenő után, ha a sérült vállalja, folytassuk a túrát. Ha úgy látjuk jobbnak, rövidebb úton küldjük haza a sérültet, de ne engedjük el egyedül! Mindig adjunk mellé kísérőt, tiltakozása ellenére is! A jelentéktelennek látszó sérüléseket is célszerű orvosnak megmutatni a később esetleg fellépő komplikációk megelőzése végett.¹¹ A túra során leggyakrabban előforduló egészségügyi problémák: térdfájdalmak, horzsolások, esés okozta sérülések, napégés.

¹¹ „Csoportos kerékpártúra szervezése” – www.holkerekiparozzak.hu Magazin - Tűrak Írta: Administrator 2010. március 06. (Letöltve: 2014. 06. 09.)

- *A túrához szükséges alapvető felszereltség*

A kisebb sérülésekhez szükséges minimális elsősegély készlet:

- steril géz,
- néhány gyors-kötöző pólya
- sebfertőtlenítő

A túravezetőnél mindig legyen egy minimális szerszámkészlet, ami a következőket tartalmazza:

- gumiszerelő szerszám,
- pót belső
- szelepbetét (mindenfajta szelephez)
- bowden az első és hátsó fékhez
- pumpa
- 10-es villás- és 5-ös imbuszkulcs fékszereléshez, (vagy multi szerszámkészlet)
- esetleg láncbontó

Ezen kívül legyen:

- térkép
- mobiltelefon
- a meglátogatandó célpont(ok) címe, telefonszáma
- írószerszám, papír,
- menetrend, ha vonattal/komppal utazunk
- esetleges kedvezményre jogosító kártyák/kuponok

- *Hasznos holmik listája:*

Segédlet egy többnapos kerékpártúra kelléktárának összeállításához¹²

| kerékpár | ruházat | alvás és higiénia | evés |
|-----------------------------|----------------------------|------------------------|---------------------------|
| pótbelső | biciklis nadrág | sátor | kés + kanál |
| gumiragasztó-készlet | pamut pólók | cövekek (számolva!) | csajka vagy tányér |
| gumiszerelő szerszám | pamut zoknik | polyfoam | konzervnyitó |
| pumpa | alsónemű | hálósák | gázfőző |
| tartalék szelep | fürdőruha | kispárna? | gáz |
| néhány küllő első/hátsó | melegítő | sátortisztító rongy | főzőedény |
| fékbowden (hátsó) | pizsama | mosószer | bögre (fém!) |
| egy pár fékpofa | pulóver | szappan | öngyújtó v. gyufa |
| váltóbowden (hátsó) | széldzseki, vagy | törölköző | konyharuha |
| *villáskulcs 15,13,10, 8 | könnyű esőkabát | fogkefe | mosogatószer + szivacs |
| *csavarhúzó | sapka, inkább bukósisak | fogkrém | vágódeszka |

¹² Dr. Novotny Iván: Kerékpártúra szervezése, vezetése (2002.)

| kerékpár | ruházat | alvás és higiénia | evés |
|-------------------------|--------------------|--|---|
| *imbusz kulcs 6,5,4 | napszemüveg | borotvakészlet | élelmiszer |
| *láncbontó | papucs | fésű | tea, cukor vagy méz |
| *olaj | könnyű cipő | WC papír | só |
| *küllőkulcs | zsebkendő | papírzsebkendő | gyümölcs |
| *láncdarab | rövidnadrág | gyógyszerek: | levesporok, tészta |
| első lámpa | varróeszközök | ajakír (hidegebb időben zsíros, napsütésben fényvédős) | tartós élelmiszer: müzli, tartós tej, tejpor, kakaópor konzervek: vagdalt, májkrém, hal, lencse, kukorica, bab |
| hátsó lámpa | szennyes-zsák | sebkötöző pólya, géz | szőlőcukor tabletta, csokoládé, Cerbona, keksz, mazsola, Plusssz |
| gumipókok | zseblámpa | sebfertőtlenítő | Kenyér, kolbász, lekvár |
| biciklizár pótkulccsal! | spárga (8-10m) | fájdalomcsillapító | tubusos sajt |
| 2 db kulacs | 3-4 db ruhacsipesz | + a mindig szedett | kávé ? |

(A csillaggal jelölt szerszámokból elég, ha a csapatban összesen egy készlet van.)

Ezeken kívül: igazolványok, TB kártya, lakcímkártya, PÉNZ, térkép, útikönyv, fényképezőgép/okostelefon. A kellékek csomagolásánál mindenképpen figyelembe kell venni, hogy nem mindegy, mekkora súly húzza a biciklit az egész túra alatt, ezért nagyon hasznos annak megbeszélése, hogy ki mit hozzon, és hogyan lehet megosztani a dolgokon. A tisztálkodó szerekből érdemes megfontolni a kis kiszerelesű variációk beszerzését, hiszen egy pár napos túrára az is elég lesz.

- Táborozás

Milyen a jó táborhely?¹³

- legyen az úttól távolabb, nem túl szembetűnő helyen,
- ne okozzon kárt sem a környezetben, sem a terület gazdájának,
- a talaj legyen sima és száraz,
- ne legyen mély területen, ahol esetleg egy éjszakai eső elönti a sátrakat,
- legyen a közelben víz (patak, folyó) a tisztálkodáshoz,
- ha a reggeli nap a sátrakra süt, könnyebb a felkelés, hamarabb szárad a sátor.

A tűzrakásról: a vadkemping egyik vonzereje, hogy este hangulatos tábor tüzet rakhatunk. A tűz veszélyeket is rejt magában, csak nagy körültekintéssel éleszthetjük fel a lángokat.

¹³ „Csoportos kerékpártúra szervezése” – www.holkereparozzak.hu

- tüzet rakni az erdőben, vagy közelében csak a kijelölt (épített) helyeken szabad,
- a száraz időszakokban általában elrendelt tűzgyújtási tilalom azonban ezekre a helyekre is vonatkozik, és az erdő szélétől számított 200 m-es sávra.
- ha tüzet rakunk, ügyeljünk arra, hogy az ne terjedhessen el a tűzrakóhely környékére (a száraz fűben, vagy az avarban),
- ne gyújtsunk tüzet a sátrak közvetlen közelében,
- soha ne gyújtsunk tüzet szeles időben,
- ne rakjunk akkora tüzet, amit már nem tudunk szabályozni, megfékezni,
- ne hagyjuk magára a tüzet még percekre sem,
- távozás előtt a tüzet gondosan oltjuk el, győződjünk meg arról, hogy a hamu alatt sem maradt parázs,
- ha tűzünk netán mégis elszabadult haladéktalanul hívjunk segítséget (Tel.: 105).

- *A túra utáni feladatok*

A sikeres hazatérés, illetve célba érés után a szervezőnek még maradt feladata: el kell készíteni a túranaplót, a költségelszámolást, az esetleges baleseti vagy kárjelentést, még akkor is, ha jelentéktelennek ítéelhető. A jó tapasztalatok megosztása érdekében érdemes a túranaplót akár blog formájában másokkal, kerékpáros szervezetekkel is megosztani. A túra folyamán felmerülő problémák (útépítések/akadályok ismertetése, út minőségének leírása, közvilágítás hiányossága stb.) leírása legalább olyan informatív lehet egyesek számára, mint a pozitív élményekről, remek látnivalókról, kiváló programokról készült beszámoló.

Mivel a cél a túrázók hosszú távú megtartása, a visszatérés buzdítása, ennek érdekében jó szolgálatot tehet a résztvevők számára nyújtott hírlevél szolgáltatás, a folyamatos kapcsolattartás utólag is a túrázókkal, mert ebből érzik azt, hogy egy csapatként tartjuk őket számon. Összeköti a résztvevőket az is, ha út közben készültek emlékek (pl. közös fényképek, gyermekrajzok stb.), és ezeket elektronikus formában megküldjük mindenkinek. Lehet adni „trófeát” a sikeresen megtett túra emlékére, vagy logókkal ellátott apróbb ajándéktárgyakat (bögre, kerékpáros tartozékok, pen-drive stb.), amikre ha ránéz valaki, azonnal felidézi benne a remek együtt töltött időt és az élményeket. Bízathatjuk a résztvevőket élményeik megírására, megosztására, a gyermekeket pedig az élményeik lerajzolására, élménybeszámoló készítésére – melyekre akár egy kisebb pályázatot is meg lehet hirdetni. Ezek mind olyan eszközök, melyek segíthetik kialakítani a csapathoz tartozás érzését, a jövőbeni kerékpáros vagy egyéb túrákhoz való csatlakozást, hazánk értékeinek közös megismerését és felderítését.

Ellenőrző kérdések:

Igazak vagy hamisak a következő állítások? Ha nem, indokolja meg!

- 1. A kerékpárnyom gyalogos és kerékpáros forgalom részére kialakított sáv, melyet tábla jelez. (HAMIS, mert kerékpáros és személygépkocsi használja, és nincs tábla, csak útburkolati piktogram.)*
- 2. Nem kötelező csengőt használni a kerékpáron, helyette lehet csengő hangot adó berendezést is. (IGAZ)*
- 3. Az erdőben tilos vadkempingezni. (HAMIS, mert 24 órát nem meghaladóan lehetséges.)*
- 4. A kerékpárosbarát szállás – az előírások szerint – köteles biztosítani a zárható tároló helyiséget a kerékpárok részére. (IGAZ)*
- 5. A kerékpáros túrákhoz minden esetben kísérő kocsit kell rendelni. (HAMIS, csak 12-13 fő feletti résztvevő esetén ajánlott)*

III. rész: A kerékpáros turizmus fejlesztésének jelentősége: jó gyakorlatok, jövőbeni célok

„Magyarország rendkívül sokféle vonzerővel rendelkezik, a turizmus szinte minden területén tud élményt, látnivalót kínálni az idelátogatóknak. Gazdag és színes kulturális örökségünk, természeti értékekben bővelkedő nemzeti parkjaink, vadban gazdag erdőink, fürdőzésre alkalmas édesvizű tavaink, nagy múltra visszatekintő lovas hagyományaink, történelmi borvidékeink, méltán híres gasztronómiánk a turizmus sokirányú fejlesztésének alapjait teremtik meg.”¹⁴

A kerékpáros turizmus fejlesztése nem véletlenül képezi a „Gyógyító Magyarország” program szerves részét, hiszen a hazánkat leginkább jellemző gyógyvizekre/termásvizekre épülő turizmust kiválóan egészítheti ki az aktív, egészséges életmódot megcélzó kerékpározás is. A szervezett túrák segítségével olyan települések is bekapcsolhatók a turizmus keringésébe, amelyeknek nincs ugyan gyógyvize vagy kiépített szállodahálózata, de csodálatos kulturális élményeket nyújthat a turistáknak.

Amint az az I. fejezetben már megállapításra került, a kerékpáros turizmus fejlesztésének elengedhetetlen része az infrastruktúra megfelelő fejlesztése, illetve az emberi attitűdök helyes irányba terelése, a szemléletformálás. Mindkét téren rendelkezünk már sok jó tapasztalattal és törekvéssel.

1. Jó gyakorlatok

A hazai kerékpáros fejlesztéseket nagyban segíthetik a jó külföldi tapasztalatok is. Gyakorlott kerékpár túrázók beszámolóí alapján követendő példaként jelenhetnek meg olyan országok, mint Ausztria, Svájc, Olaszország, ahol a kiváló kerékpárutak mellett kulturált pihenőhelyek kerültek kialakításra, illetve a nagyszámú kerékpárosbarát szállás és vendéglátóhely áll rendelkezésre. Magyarország a kerékpárosbarát szálláshelyek kialakításával és fejlesztésével kiemelkedő lehetne Európában, hiszen áraink jóval alacsonyabbak, mint külföldön – ahol melleleg sokszor választják a túrázók a vadkempingezést a drága épített szállás helyett.

A kerékpárhasználat népszerűsítését már nagyon sok kezdeményezés célozta meg. Ezek közül érdemes kiemelni néhányat:

- *Bringa Suli* program – ennek keretében közlekedésbiztonsági oktatás, és különféle biciklis gyakorlatok kerültek a tanmenetbe
- *Bringázz a munkába* – nyereményjáték, melynek célja, hogy a dolgozók minél többször kerékpárral menjenek munkában, és ezt több fős csapatokban igazolják is (ez kiegészült a „Bringázz az Egyetemre!”, a „Bringázz a munkába szoknyában!” és a „Bringázz és vonatozz a munkába!” kampányokkal)

¹⁴ Új Széchenyi Terv „Gyógyító Magyarország” program (p 16)

- *Élet Úton* program - célja a közlekedésre nevelés és a járművezető-képzés egységes rendszerének kialakítása, valamint a közlekedők élethosszig tartó tanulással való felkészítése.
- *Bringa Akadémia* kerettanterv¹⁵ - egy rendszerbe foglalt, komplex ismeretanyag, mely az alapvető KRESZ-ismeretektől kezdve a kerékpár gyakorlati kezelésén túl túrázással kapcsolatos tudást is ad mind a lelkes pedagógusoknak, mind a tantárgyat teljesítő diákoknak.
- *Bebiciklizés projekt* – a Magyar Kerékpárosklub kezdőknek szóló kezdeményezése a forgalmas városi helyszíneken történő közlekedés elsajátítására.

A jó gyakorlatok terjesztéséhez, valamint a kerékpáros életmód népszerűsítéséhez jelentősen hozzájárulnak a különböző kormányzati célkitűzések, és az ezek mentén megvalósuló projektek és vitaanyagok:

- A természetjáró és kerékpáros turizmus, úthálózat és közlekedés-fejlesztési koncepcióról szóló 1364/2011 (XI.8) Korm. határozat
- Az Új Széchenyi Terv „Gyógyító Magyarország” programja
- Az Új Széchenyi Terv keretében megalkotott Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv anyaga
- Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013.
- A kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiája (2009.)
- A különböző Regionális Operatív Programok keretében véghezvitt, illetve tervbe vett kerékpárút fejlesztések

A jó gyakorlatok, a KRESZ módosítása, a bringás élet népszerűsítése nagymértékben köszönhető a különböző kerékpáros szervezeteknek is, akiket a projektek megvitatásába, a munka tervezésébe is sok helyütt bevontak. Ezek a szervezetek minden egyéni kerékpárosnak, illetve kerékpártúra szervezőnek nagy segítséget tudnak nyújtani, ezért a legfontosabbakat az alábbiakban ismerhetjük meg:

- *Magyar Kerékpárosklub (MK)* - 2002-ben alakult civil szervezet, mely mára már közel kétezer taggal rendelkezik az országban. Az MK fő célja a kerékpározás hazai terjedésének elősegítése, kultúrájának megteremtése. A szervezet fontos szereplője a közéletnek, szakmai segítséget nyújt a vonatkozó kormányzati döntések előkészítésénél, illetve közreműködik a tervek elkészítésében és megvalósításában. Erős lobbyerejével hatékonyan képviseli és hasznos szolgáltatásaival segíti a kerékpárosokat.¹⁶ A Magyar Kerékpárosklub turisztikai programja 2007 szeptemberétől a HunBike. Tevékenységei: érdekképviselés, infrastruktúra, szemléletváltás-oktatás, szolgáltatás.

¹⁵ www.vuelta.hu/bringaakademia

¹⁶ www.kereparosklub.hu

- *Magyar Kerékpáros Túrások Szövetsége (MKTSZ)*¹⁷ - 1989. december 12-én alakult át jogelődjéből, a Magyar Kerékpáros Túrások Egyesületéből, országos hatáskörű szövetséggé. Magyarországon elsőként – ez idáig egyetlen szövetségként – fogják össze azokat a turistákat, akik kerékpárral járják a természetet itthon és külföldön. Az MKTSZ kezdeményezője, és egyik alapító tagja a 2001-ben megalakult a Szabadidősport Szövetség. Az MKTSZ Magyarország 14 megyéjében, és a fővárosban rendelkezik tagszervezetekkel. Tevékenységei: túramozgalom, túra ajánlatok, kerékpárosbarát szálláshelyek nyilvántartása, túravezető képzés.

- *Magyar Kerékpársportok Szövetsége (MKSZ)*¹⁸ – három kerékpáros szakág tevékenységét összefogó szervezet (Magyar Mountain Bike Szakági Szövetség, Magyar Kerékpáros Szakági Szövetség és Magyar BMX Szakág). Fő profilja a versenysport és a teljesítménytúrák szervezése.

- *Happy Bike Kerékpáros és Természetvédő Érdekvédelmi Sportegyesület*¹⁹ - az egyesület a bicikli sport népszerűsítését, versenyzési lehetőség megteremtését és a kerékpárosok érdekvédelmét kívánja segíteni. Továbbá a környezet- és természetvédelmi látóterét kívánja bővíteni az ez iránt érdeklődőknek, illetve a környezet- és természetvédelem ügyének előremozdításában, fejlődésében, az ezt meghatározó szemlélet formálásában kíván segíteni, és abban szerepet vállalni Magyarországon, és a „kapuk megnyílása” után szerte Európában. Tevékenységei: kerékpáros és gyalogos túrák szervezése, gyermektáborok, edzési tanácsok, versenyek, klubdelutánok szervezése, érdekvédelem, jogsegély szolgálat.

- *Teambike.hu*²⁰ - magyar tulajdonban álló kisvállalkozás, fiatal, kreatív munkatársakkal és partnerekkel. Csapatépítő kerékpáros túra programok szervezésével foglalkozik. Túravezetőik szakképzett rekreáció-szervezők, illetve sportszervezők, egyúttal animátorok is. Tevékenységük a csapatépítő túráktól kezdve a családi/baráti túrákra és iskolai kirándulásokra is kiterjed, ezen kívül oktatással/képzéssel is foglalkoznak.

Számtalan egyéb fővárosi és vidéki bringaklub, egyesület is létezik (pl.: Balatonbringa Club, Bringaut Közhasznú Egyesület, Városi Biciklizés Barátai Egyesület, Vuelta Sportiroda stb.), mindegyiküket megemlíteni lehetetlenség. A fenti szervezeteket azért tartottam fontosnak kiemelni, mert tevékenységük alapján látható, hogy jelentős érdekérvényesítő képességgel, illetve országos hatókörű tervezési-szervezési képességgel rendelkeznek, mely mindenképpen nagy segítséget jelent a kerékpáros túrák kivitelezésében.

¹⁷ www.mktsz.hu

¹⁸ <http://mksz.sport.hu/>

¹⁹ <http://www.happybiketeam.hu>

²⁰ <http://www.teambike.hu/>

2. Jövőbeni célok, várható eredmények

Összességében kijelenthető tehát, hogy Magyarország szinte minden szempontból ideális helyszíne lehet a kerékpáros turizmusnak: jó földrajzi adottságokkal rendelkezik, éghajlata akár 6-8 hónapos túrázási időszakot is lehetővé tesz, látványos táji és kulturális értékekkel rendelkezik, remek programok állnak rendelkezésre az év nagy részében, gasztronómiai vagy gyógyászati célú túrákkal is kombinálható úticélokot kínál, és közben kiváló lehetőséget biztosít hazánk értékeinek és méltán híres hungarikumainknak a megismerésére. Ennek ellenére Magyarország kerékpár használati statisztikája – egyelőre – pusztán azért mutat kedvező adatokat, mert egyes, szegényebb térségekben a lakosság gazdasági okokból kerékpárt használ autó helyett. Ezt a mutatót a kerékpáros turizmus szempontjából is fontos javítanunk, hiszen az az egészségorientált életmódot, a környezettudatos szemléletet, az aktív pihenési formát is képviseli. Ehhez szükség van egyrészt a kerékpáros infrastruktúra javítására, modernizálására (kerékpárutak minősége, kerékpártárolók kialakítása, B+R parkolók kialakítása, táblarendszer egységesítése, tájékoztatás bővítése), másrészt az emberek szemléletformálására (környezettudatosságra nevelés, szabályismeretek, etikett megismerése, helyes kommunikáció), illetve harmadrészt a kapcsolódó szolgáltatások bővítésére (kerékpárosbarát szállások, szerviz elérhetőségek, komplex szolgáltatások biztosítása). A Bejárható Magyarország Program kiváló lehetőséget biztosít a komplexitás megvalósítására, Magyarország minden jármódot felölelő bebarangolására, hazánk csodálatos adottságainak és értékeinek természet közelből történő megismerésére. A fejlesztések eredményeképpen várhatóan megnő nem csak a belföldi, hanem a külföldi kerékpáros turizmus is, mely munkahelyteremtő hatású. A kerékpáros turizmusnak jellemzője a magas fajlagos költség is (kisebb szállítási kapacitása miatt többet vásárol, mint az autóval érkező), ezzel hozzájárul a gazdasági növekedéshez. A hosszabb túrákba több tájegység meglátogatása is belefér, ami jelentheti az ország elmaradottabb térségeinek bekapcsolását is a turisztikai útvonalba. Mindez együtt erősíti a versenyképességet és hozzájárul a fenntartható turizmusfejlesztéshez. Ez közös célunk, közös jövőnk, tegyük közösen érte!

Ellenőrző kérdések:

1. Soroljon fel 3 olyan kezdeményezést, melyek a kerékpározás népszerűsítését célozzák meg! (Lehetséges válaszok: *Bringa Suli, Bringa Akadémia, Bringázz a munkába, Bringázz a Suliba, Bbiciklizés, Élet Úton, Critical Mass stb.*)

2. Az alábbiak közül melyik NEM tartalmaz a kerékpáros turizmus fejlesztésére irányuló célkitűzést? (Melyik a kakukktojás?)
 - a.) *Gyógyító Magyarország Program*
 - b.) *Nemzeti Közlekedési Stratégia*
 - c.) *Hazafias és Honvédelmi Nevelés Projekt*
 - d.) *Regionális Operatív Programok*(Megfejtés: c.)

3. Mely kerékpáros szervezet segítségét venné igénybe, ha több napos kerékpártúrát szervezne Magyarországon? (*Magyar Kerékpáros Túrázók Szövetsége/Happy Bike Kerékpáros és Természetvédő Érdekvédelmi Sportegyesület*)

4. Milyen területeken szükséges fejleszteni a kerékpáros közlekedést? (Válasz: *infrastruktúra, szolgáltatás, emberi szemléletformálás.*)

Záró tesztkérdések

Válassza ki a HELYTELEN megoldást (kakukktojást)!

1. A kerékpártúra szervezőjének
 - a) rendelkeznie kell jó motivációs képességekkel.
 - b) képesnek kell lennie a stratégiai látásmódra.
 - c) ismernie kell hazánk természeti kincseit.
 - d) rendelkeznie kell edzői tapasztalattal.
2. A kerékpár kötelező felszerelése közé tartozik:
 - a) a sárvédő.
 - b) a küllőprizma.
 - c) a piros fényű hátsó lámpa.
 - d) a két egymástól független fék.
3. A kerékpározás engedélyezett
 - a) kerékpársávon a jelzett haladási iránynak megfelelően.
 - b) járdán 12 év alatt.
 - c) buszsávban minden esetben.
 - d) gyalog és kerékpárúton max. 20 km/h sebességgel.
4. A kerékpáros
 - a) köteles mindig szorosan az út jobb oldalán haladni.
 - b) nézzon hátra, mielőtt előzni kezd.
 - c) az álló kocsisor mellett előre mehet.
 - d) lehetőleg ne viseljen fül- vagy fejhallgatót, mert nem biztonságos.
5. A túra meghirdetésének tartalmaznia kell:
 - a) a túratávot és a leküzdendő szintemelkedést.
 - b) a hazaérkezés várható időpontját.
 - c) a túravezető telefonszámát.
 - d) a kerékpár márkáját.

Igazak (I) vagy hamisak (H) az alábbi állítások?

6. A túra előkészítésénél figyelni kell a résztvevők korára és edzettségi állapotára.
7. A vándortúra során egy konkrét szálláshelyről indulnak és ugyanoda térnek vissza a résztvevők minden nap.
8. A kerékpárosbarát szálláshely köteles kerékpárosot biztosítani.
9. A túra során meglátogatni tervezett helyek nyitva tartásáról előre tájékozódni kell.
10. A megbeszélte túra-találkozóra későn érkezőket mindenféleképpen meg kell várni a meghirdetett találkozóhelyen.
11. A kisebb forgalmú utakon a kerékpárosok tekerhetnek egymás mellett, mert így kényelmesebben beszélgethetnek egymással.
12. Ha baleset történik és mentő viszi el a sérültet, gondoskodni kell a gazdátlanul maradt kerékpár megőrzéséről.
13. A túravezetőnél mindenképpen legyen minimális elsősegély készlet.
14. A túra után érdemes a résztvevőkkel további kapcsolatot tartani (pl. hírlevél útján), hogy legközelebb is csatlakozzanak a túrához.

Válaszoljon az alábbi kérdésekre.

15. Milyen a kerékpárosok- gyalogosok-autósok viszonya Magyarországon?
16. Miért előnyös, ha a túra szervezője jó kapcsolati tőkével rendelkezik?
17. Miben különbözik az önálló kerékpárút és a kerékpársáv?
18. Milyen típusú kerékpártúrákat ismer?
19. Milyen attrakciók/élményelemek köré érdemes felépíteni egy kerékpártúrát?
20. Milyen eredmények várhatók a magyarországi kerékpáros turizmus fejlesztésétől?

Megoldások:

1. d.
2. a.
3. c.
4. a.
5. d.
6. (I)
7. (H)
8. (H)
9. (I)
10. (H)
11. (H)
12. (I)
13. (I)
14. (I)
15. Kaotikus, megértést nélkülöző, rossz kommunikáció jellemzi.
16. Tájékozódhat a helyi kedvezményeikről, aktuális programokról, informálódik.
17. Az önálló kerékpárút lehet egy vagy kétirányú, a kerékpársáv az úttest felületén van kijelölve mindig az adott haladási iránynak megfelelően.
18. Egynapos, többnapos, vándortúra, csillagtúra, teljesítménytúra, városnéző biciklizés.
19. Tájégségek, várak, kegyhelyek, emlékhelyek, nemzeti parkok, kalandparkok, fesztiválok, gasztronómia, gyógyfürdő stb.
20. Növekvő számú belföldi és külföldi turista, gazdasági fejlődés, munkahelyek létesülése, elmaradott térségek fejlődése, egészség- és környezettudatosság kialakulása, komplex szolgáltatások bővülése.

FOGALOMTÁR

| Fogalom | Jelentés |
|-----------------------------------|--|
| Kerékpár típusok | |
| BMX | Kis kerekű, egysebességes racsnis hajtású, trükkökre, akrobatikára kifejlesztett kerékpár. A 80-as években a gördeszkához hasonlóan ifjúsági divathullám épült rá. A név jelentése "Bicycle MotoCross", utalva a szakág születésére, amikor tizenévesek a motokrossz versenyeket, mutatványokat utánozták kerékpáron. A trial szakág őseinek tekinthető. |
| City Bike | Városi kerékpár. Kis távolságok megtételére, mindennapos városi használatra alkalmas, strapabíró és olcsó gépek. Mivel gyakran szállítanak rajtuk terhet, jellemzően nehezek a sportcélra gyártott kerékpárokhoz képest. Bevásárló kerékpárnak is nevezik a sokszor gyárilag kormányra szerelt csomagtartókosár miatt. |
| Mountain Bike (MTB)/hegyikerékpár | A masszív felépítés, és a vastag, tipikusan 26"-os (ritkán 29"-es) kerekek alkalmassá teszik a terepen való biciklizésre, de hosszú távú országúti közlekedésre ezek a kerékpárok nem optimálisak. Az egyik legelterjedtebb kerékpárfajta. |
| Országúti kerékpár | Más néven versenykerékpár. Olyan kerékpár, amit országúti kerékpárversenyezésre terveztek a Union Cycliste Internationale (UCI) által előírt szabályoknak megfelelően. A versenybicikliket sebességre és manőverezhetőségre tervezik, bár a hangsúly egyértelműen a sebességen van. A modern kerékpárok rendkívül kis súlyúak a tehetetlenség csökkentésére, illetve hogy emelkedőkön ne hátráltassa a gép súlya a versenyzőt. |
| Trekking/Túraikerékpár | A terep és az utcai gépek között helyezkedik el. 28"-os kerékátmérője az aszfalton vagy közepes nehézségű terepen (erdei ösvény, földút) állja meg a helyét. Kényelmes és könnyű, így hosszú távú kirándulásokra igen alkalmas. Rendszerint csomagtartóval, sárvédővel szerelik gyárilag. |
| Kerékpártárolás | |
| B+R | A Bike and Ride (B+R) létesítmények hosszú távú kerékpártárolásra szolgálnak, és elsősorban a kerékpárosok közösségi közlekedésre történő átszállását segítik elő. Fedett, jó esetben kamerával őrzött tárolók, általában vasútállomások mellett. |

| | |
|--------------------------------------|---|
| Kerékpárparkoló | Rövid távú kerékpártárolásra szolgáló létesítmény (pl. üzletek előtt). |
| Kerékpár tároló | Hosszú távú kerékpártárolásra szolgáló létesítmény. |
| Kerékpáralkatrész és szerelés | |
| Imbuszkulcs | Szerszám, ami olyan imbuszcsavarok (belső kulcsnyílású csavarok) szerelésére alkalmas, amelyek feje hatszögletű lyukkal rendelkezik. A szerszámmal szerelhető csavarokat különösen kerékpároknál és bútoroknál alkalmazzák. |
| Küllőprizma | A kerékpár küllőire szerelhető műanyagdarab, mely fényvisszaverő. Többféle, különböző minőségű variáció létezik belőle, a legigényesebbnek azt tartják, amit rugalmas fémlemezkek rögzítenek a küllőkhöz. |
| Közlekedés | |
| Kerékpárjegy | A kerékpárszállításért kerékpáronként a Vasúti menetdíj táblázatokban megállapított kerékpár-viteldíj. Kerékpárjegy csak érvényes menetjegy felmutatása mellett vásárolható. A kerékpárjegy érvénytartama megegyezik a hozzá tartozó menetjegy érvénytartamával. |
| Kerékpáros aluljáró | Olyan kerékpárosoknak (és általában gyalogosoknak) kialakított aluljáró, mely akadálymentes átjárást biztosít egy-egy forgalmas útszakasz alatt. |
| Kerékpárszállító kocsi | A vasút a személyszállító vonatok többségén - a „kerékpár” képsimbólummal megjelölt kocsikban - biztosítja az utas őrizetében a kerékpárszállítást, a kerékpárral történő együttutazást. A kerékpárszállító kocsiban a kocsi típusától függően 12, 16, 32 vagy 58 kerékpár szállítható. |
| Egyéb | |
| EuroVelo | Egy egész Európát behálózó kerékpárút rendszer, amely összeköt már meglévő szakaszokat, ill. új utakat épít, és így hivatott biztosítani a kontinens kerékpáros vérkeringését. Az EV elsődleges célja a kerékpározás népszerűsítése azáltal, hogy biztosítja a megfelelő úthálózatot. Magyarországot az alábbi utak érintik: az <u>EV 6.</u> magyarországi szakasza Rajkától Hercegszántóig a Duna völgyében, az <u>EV 11.</u> Tornyosnémetitől Röszkéig a Tisza, a Bodrog és egyéb zempléni tájak mentén vezet, az <u>EV 13.</u> pedig az egykoron a keleti és nyugati blokkot elválasztó határvonal mentén halad a Barents-tengertől a Fekete-tengerig, 14 EU-tagállamon keresztül. |

| | |
|-------------------------|--|
| Kerékpárosbarát szállás | Olyan szálláshelyek, ahol a kerékpárosokat segítő eszközök és szolgáltatások elérhetőek. Vannak kötelezően előírt feltételek, illetve opcionális szolgáltatások, melyeket az előírások szabnak meg, mielőtt kerékpárosbaráttá nyilvánítanak egy szállást. |
| Kerékpáros turizmus | 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 kerékpározás lehet az utazás fő célja, vagy csak része egy adott célterület meglátogatásának. |

Felhasznált irodalom

GAZSI Szabolcs – NÉMETH Balázs: Kerékpártúrák a Balaton környékén Cser Könyvkiadó és Ker. Kft. 2014. ISBN: 9789632783543

HEGEDÜS Eszter: A kerékpáros turizmus helyzete és fejlesztési lehetőségei a Dunántúlon (Szakdolgozat, Nyugat-Magyarországi Egyetem 2009. Győr)

NAGY Balázs: Magyarország csodálatos túraútvonalai, Totem Könyvkiadó 2012. ISBN: 9789635904709

TÓTH Anikó: Csónakból a biciklire: új trendek a Tisza-tó kerékpáros turizmusában (Szakdolgozat, Kodolányi János Főiskola, Budapest, 2009.)

SZOKOLY Miklósné: Kerékpárral a Fertő tó körül, Frigoria Könyvkiadó Kft. 2011. ISBN: 9789639586260

Felhasznált internetes források

<http://jozsefbiro.blog.hu>

<http://mksz.sport.hu/>

<http://ptkk.baranya.com/turisztika> Dr. Novotny Iván: Kerékpártúra szervezése, vezetése (2002.)

www.happybiketeam.hu

www.holkerekparozzak.hu

www.kerekparosklub.hu

www.mktsz.hu

www.teambike.hu/

www.vuelta.hu/bringaakademia

www.wikipedia.hu

Egyéb források (jogszabályok, projektek)

1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ)

2009. évi XXXVII. törvényből az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról

Kerékpárosbarát Turisztikai Szolgáltatók Kritériumai (Új Magyarország Fejlesztési Terv)

Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013.

Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv 2013.

Új Széchenyi Terv „Gyógyító Magyarország” program