

# ZÖLDUTAK MAGYARORSZÁGON

Iránytű útkeresőknek



ENVIRONMENTAL PARTNERSHIP  
OKOTÁRS ALAPÍTVÁNY



## TODAY TOMORROW TOYOTA

A Toyota Motor Hungary nevében nagy örömmel nyújtom át Önnek az Ökotárs Alapítvány gondozásában megjelent Zöldutak Magyarországon – Iránytű útkeresőknek című kiadványt, amely egy nagyszerű elképzelést, kezdeményezést hivatott népszerűsíteni.

A Toyota célja mindenütt a világon, hogy hozzájáruljon a környezetvédelem, a környezeti nevelés erősítéséhez, a fenntartható közösségek építéséhez, hiszen együtt kell a világ problémáira válaszokat, megoldásokat találnunk. A zöldutak szellemisége tökéletesen beleillik a közösségi környezetvédelmi munkába, hiszen a zöldutak természetes módon kapcsolják össze tájaink, értékeink megőrzésének igényét a helyi közösségek, helyi társadalom erősítésével, népszerűsítik az aktív életmódot, a szelíd turizmust, valamint felhívják a figyelmet a természet és a környezetvédelem fontosságára.

Üzleti filozófiánkat a legmagasabb szintig áthatja a környezet és a társadalom iránt érzett felelősség, a fenntarthatóság elveinek maximális figyelembevétele. Bizonyára nem sokan tudják, hogy környezeti tevékenysége elismeréseként a Toyota Motors Corporation 1999-ben megkapta az ENSZ környezetvédelmi programja, a UNEP Global 500 kitüntetését. A díj munkánknak újabb lendületet adott.

A motorizált járművek kölcsönös kapcsolatban vannak a környezettel egész életciklusukon át – a kezdeti tervezési és gyártási fázistól a mindennapi használatukon át a végső megsemmisítésig, amikor már nincs rájuk szükség. A folyamat különböző fázisai változó mértékű károsanyag-kibocsátással járnak, amely befolyásolja a környezetet, például a levegő összetételének alakulását.

A Toyota szervezetének és tevékenységének minden szintjén régóta elsődleges prioritás a környezeti terhelés minimálisra csökkentése. A vállalat környezetvédelmi politikájának része a fenntartható fejlődés még szélesebb körű víziója, amely a jövő globális gazdasági gondolkodásmódjának jelentős sarokköve.

Mélyen hiszünk abban is, hogy környezeti oktatással, neveléssel, információkkal, nagyszerű kezdeményezések bemutatásával nagyon sokat tehetünk. Tudjuk azt is, mennyire fontos, hogy megtaláljuk azt a partnert, aki sokkal tapasztaltabb a célok elérésében, amely otthonosan mozog a civil szférában, elfogadott a társadalomban, nálunk sokkal jobban látja és tudja, hogy közös céljainkat milyen eszközökkel érhetjük el a leghatékonyabban. Így találtunk rá az Ökotárs Alapítványra, amely az EPSD részeként már együttműködő partnere a nemzetközi Toyotának.

Közös munkánk sikerére az Ökotárs Alapítvány több mint 10 éves szakmai tapasztalata és a Toyota Motor Hungary elkötelezettsége a garancia. Köszönjük tehát az alapítványnak a munkát, és reméljük, hogy a jövőben is lesz módunk együtt dolgozni.

Muto Kazuyuki  
elnök

Toyota Motor Hungary Kft.



Az Ökotárs Alapítvány 1991 óta azon dolgozik, hogy elsősorban környezetvédelmi célú programok támogatásával segítse az emberek önszerveződését. Hosszú távú célunk, hogy hozzájáruljunk egy környezettudatos, szolidáris, odafigyelő, a nyilvánosság erejével hatni tudó társadalom kialakításához. Különösen nagy figyelmet szentelünk a helyi szintű programoknak, valamint a civil szféra és az önkormányzatok együttműködésének.

A zöldutak ügyében az Ökotárs Alapítvány indító, katalizáló szerepet kíván betölteni, minden módjában álló eszközzel segíteni és erősíteni fogja az érdeklődő szervezeteket, és a programok megvalósításában is együtt dolgozik a helyi közösségekkel. A segítő szerep szakmai kiadványok, kézikönyv megjelentetését, tudás- és információtár összeállítását, honlap működtetését jelenti, ezenkívül pályázatírási és szervezési tanácsadást adunk, és esetlegesen (adományi programunkon keresztül) segítjük a forrásteremtést is.

Alapítványunk egy nemzetközi konzorcium részeként tevékenykedik, közös programjaink közül az egyik legjelentősebb a zöldutakhoz közvetlenül kapcsolódó Borostyánkő út program, valamint a Vidéki élettér program. A Borostyánkő út programot (Amber Trail Greenway, ATG) a Környezeti Partnerség Közép-Európa Konzorciumon belül a magyar, a lengyel és a szlovák alapítványok 1997-ben indították el azzal az elhatározással, hogy a Budapest és Krakkó közötti területen a fenntartható fejlődést segítsék, támogassák. Vidéki élettér programunk 2001–2003 között tartott, ám az akkor elindított kezdeményezések a mai napig élnek és hatnak. E programunk célja az volt, hogy támogassa azoknak a helyi közösségeknek a környezettudatos fejlesztési terveit, amelyek az adott térség fenntartható társadalmi, gazdasági fejlődését segítik a helyi kulturális és természeti értékek megőrzése, védelme érdekében.

A zöldutak szellemiségéhez köthetően az elmúlt években tanulmányutakat, találkozókat szerveztünk, ott voltunk a programok születésénél (például Kacár tanya), adományokkal támogattuk a fenntartható mezőgazdálkodással, ökoturizmussal, Borostyánkő út programmal foglalkozó szervezeteket (18 szervezetet 2000–2005 között több mint 8,8 millió forinttal). Programjaink megvalósítását a Rockefeller Brothers Fund, a German Marshall Fund, a Deutsche Bundesstiftung für Umwelt és a Toyota támogatta.

Amennyiben programjainkról többet kíván tudni, kérem, keresse fel a [www.okotars.hu](http://www.okotars.hu) honlapot, vagy Budai Krisztina programvezetőt a 1056 Budapest, Szerb u. 17–19. címen.

Levelezési címünk: 1436 Budapest, Pf. 931,  
tel.: 1 411 3500,  
fax: 1 411 3515,  
e-mail: [budai@okotars.hu](mailto:budai@okotars.hu)

# ZÖLDUTAK MAGYARORSZÁGON

Iránytű útkeresőknek



Ökotárs Alapítvány, Budapest, 2005.

# Tartalomjegyzék

<b>Bevezető</b>	<b>4</b>
<b>Első fejezet</b> amelyben meghatározzuk, mit értünk zöldút alatt, milyen gyökerekből táplálkozik és miért időszerű a felvetés	<b>6</b>
<b>Második fejezet</b> amelyben bemutatjuk a zöldutak kereteit	<b>12</b>
<b>Harmadik fejezet</b> amelyben a zöldutak hasznosságáról szólunk	<b>22</b>
<b>Negyedik fejezet</b> amelyben szó lesz az emberi tényezőről, a zöldutak készítőiről és használóiról	<b>28</b>
<b>Ötödik fejezet</b> amelyben egy zöldút kiépítésének lépéseit ismertetjük	<b>34</b>
<b>Hatodik fejezet</b> amelyben külföldi példákkal és hazai kezdeményezésekkel ismerkedhetünk meg	<b>42</b>
<b>Hetedik fejezet</b> amely összefoglalja az eddig elmondottakat	<b>50</b>
<b>Felhasznált irodalom</b>	<b>52</b>
<b>Hasznos információk tára</b>	<b>53</b>

Írta és szerkesztette: Kiss Renáta  
Munkatársak: Budai Krisztina, Kelemen Zoltán, Pantali Bence, Sólyom Péter  
Fényképek: Budai Krisztina, Drobilich Ildikó, Kelemen Zoltán, Magyarkúti Gergely, Merán Bálint, Merán Madeleine, Suszter Melinda, Zöldi Péter,  
a Bányai Panoráma Egyesület valamint az EPSD konzorcium munkatársai  
Szakmai lektor: Kelemen Zoltán  
Olvasószerkesztő: Varga Éva  
Nyomdai előkészítés: Merán Bálint  
Nyomda: Alto Nyomda  
Kiadja: az Ökotárs Alapítvány  
Felelős kiadó: Foltányi Zsuzsa, az Ökotárs Alapítvány igazgatója

Budapest, 2005



A kiadvány megjelenését az Európai Unió támogatta.  
A kiadványban található információk valóságtartalmáért minden felelősség a kiadót terheli.



TOYOTA TOMORROW TOYOTA

A kiadvány megjelenését a Toyota Motor Hungary Kft. támogatta



„Éppen ez a világméretű, bizonyított egymásra hatás adhat reményt arra, hogy a pozitív változások is terjednek, és bármilyen kicsinek is tűnik egy-egy lépésünk, a világot jobbítjuk vele”

Az ember hatása a környezetre mára már olyan méreteket öltött, hogy naponta szembesülünk drámai következményeivel és ellentmondásaival. A klímaváltozás, a levegőszennyezés, a legtágabb értelemben vett fenntarthatóság és a globalizáció kérdései mindennapjaink részévé váltak, és számos politikai konfliktus mélyén is környezeti okok rejlenek. Minden mindenre hatással van, de éppen ez a világméretű, bizonyított egymásra hatás adhat reményt arra, hogy a pozitív változások is terjednek, és bármilyen kicsinek is tűnik egy-egy lépésünk, a világot jobbítjuk vele. Öröndetes, hogy ma már egyre nagyobb igény mutatkozik a helyi értékek, a megőrzött természeti és kulturális kincsek, a hagyományok és a közösségi kapcsolatok megismerésére, megőrzésére és ápolására.

Amikor zöldútról beszélünk, helyi, térségi és pozitív, jobbító hatásról beszélünk. A zöldutak fogalma, jelentése, tartalma még nem közismert hazánkban, ezért elsősorban is a kifejezést kívánjuk ismertebbé tenni. Ugyanakkor célunk az is, hogy ötleteket, ösztönzést adjunk a helyi közösségeknek kerékpárút, tanösvény, tájház kialakításához, és ha ezt átgondoltan, tágabb program részeként teszik meg, eljuthatnak a zöldút kialakításához. Azt szeretnénk, ha gondolatébresztő kiadványunk sokakat sarkallna együttgondolkodásra és cselekvésre.

A hét fejezetből álló kiadvány első fejezetében szólnunk a zöldút fogalmáról, annak történelmi gyökereiről, és arról, miért most vetjük föl e gondolatokat. A második fejezet hivatott arra, hogy a zöldutak kereteit, formáját ismertesse. Vázzuk a kerékpárutak, a kijelölt turistautak, a lovas és a vízi turizmus lehetőségeit is. A harmadik fejezetben bemutatjuk, hogy mely területeken és miért lehetnek hasznunkra a zöldutak. A negyedik fejezet az „emberi tényező”, hiszen a zöldutak mindenekelőtt az emberekről szólnak, kezdeményező ötletemberekről, szívós és türelmes tervezőkről, az akadályokat leküzdő polgármesterekről, szülőkről, tanárokról, akik biztonságban szeretnék tudni gyerekeiket, fiatalokról, akik értelmes elfoglaltságot keresnek, mérnökökről, akik tervezik az utakat, mozgássérült vagy idős emberekről, akiknek a zöldutak végre egyenlő esélyt adnak, a természettisztelő (öko)turistákról, az egészségünkért aggódó orvosokról, segítőkőről és kerékkötőkről egyaránt. Az ötödik fejezetben röviden ismertetjük a zöldút kiépítésének egyik lehetséges forgatókönyvét. Mivel minden közösség helyzete, lehetőségei mások, ezért csak általános

útmutatót nyújthatunk. A hatodik fejezetben példákat, esettanulmányokat mutatunk be Franciaországból, Csehországból, és ismertetjük a magyarországi kezdeményezéseket.

A kiadványt hasznos információk tára (címek, telefonszámok, honlapcímek) teszi teljessé. A terjedelmi korlátok miatt mindezekből csak rövid, de lényegre törő összefoglalót adunk. Ugyanakkor terveink között szerepel, ha erre igény merül fel, a zöldutakkal sokkal részletesebben foglalkozó kézikönyv megjelentetése is.

Ezért is kérjük Önt, amennyiben felkeltettük érdeklődését a zöldutak iránt, bátran keressen meg bennünket, hogy közösségeink érdekében minél többet tehesünk együtt.

Találkozzunk a zöldutakon!

*A szerkesztő*



*„És neveld lelked kérlelhetetlen igényérzetre. ...a tömegek világa csak mohó, de nem igényes. ... a tömegkielégülés veszélyei már mutatkoznak az élet és a szellem minden területén... nem lehetsz elég igényes erkölcsiekben, szellemiekben. Nem mondhatod elég következetesen: ez nemes, ez talmi, ez érték, ez vacak. Ez a dolgod, ha ember vagy és meg akarod tartani ezt a rangot.”  
(Márai Sándor: Füveskönyv)*

Létjogosultsága van e szónak, mert általában a természetben, a zöldben fut, kapcsolódik a környezetbarát elképzelésekhez, a fenntarthatóság elveihez.

A zöldút szó az angol és nemzetközi gyakorlatban elterjedt greenway magyar megfelelője, de szeretnénk, ha egyszerű fordításnál mélyebb tartalmat hordozna. Létjogosultsága van e szónak, mert általában a természetben, a zöldben fut, kapcsolódik a környezetbarát elképzelésekhez, a fenntarthatóság elveihez. Nem egyszerűen fizikai útról van szó, hanem szellemiekben is más útról. Az uniformizált fogyasztói társadalom talmi értékei helyett környezetünk egyediségének megőrzése, egy valóban tartalmas, emberi élet a cél. Idővel rá kell jönnünk, hogy igazi megelégedettséget az aktív élet, a valódi értékek megtalálása, a közösség adhat, és erre ad esélyt a zöldút.

Ezek után nézzük meg röviden, hogy miből is alakulhatnak ki a zöldutak. A zöldút lehet:

- útvonal, természetes vagy mesterségesen kialakított folyosó, amelyet pihenésre, kikapcsolódásra használnak, általában természeti képződmények, például folyók, völgyek, hegygerincek mentén, vagy utak, folyómedrek, csatornák, túraösvények környékén;
- adott területen áthaladó, gyalogosokat és kerékpárosokat szolgáló természetes ösvény vagy mesterségesen kiépített út;
- természeti sáv, amely lakott területeket kapcsol össze történelmi és kulturális emlékhelyekkel, parkokkal, rezervátumokkal;
- kijelölt összefüggő terület a városban vagy közvetlen környékén, amelyet közparknak, illetve zöldövezetnek minősítettek.

Van azonban számos más feltétele is annak, hogy zöldútról beszélhessünk. Fontos, hogy:

- a zöldutak sohasem utasításra jönnek létre, a kialakítással és fenntartással járó felelősséget minden esetben szabad akaratából vállalja föl a helyi lakosok csoportja, civil szervezet, önkormányzat, vagy ideális esetben ezek együttműködő szervezete;



- a zöldút alaposan megtervezett, a terv tartalmazza a zöldút célját, funkcióit, kiépítésének és használatának módját is;
- minden esetben pozitívan hat a környezetre, nem károsítja a vidéket, hozzájárul a természeti és kulturális örökség védelméhez;
- javítja a lakosság életminőségét, támogatja a helyi közösségeket, és helyi erőforrásokat használ (anyagi hasznot hoz a térség gazdasága számára, alternatív jövedelemszerzési módot jelent, hozzájárul egyes hagyományos mesterségek életben tartásához, ugyanakkor szellemiekben is erősíti a közösséget);
- több funkciót tölt be egy időben (például közlekedés, környezetvédelem, aktív pihenés, közművelődés stb.), összekapcsolja a településeket, a régiókat és azok lakóit;
- a zöldút mindenki számára nyitva áll és közhasznú, segíti a látogatót abban, hogy a meglátogatott közösséget, régiót, települést és annak értékeit, problémáit, kezdeményezéseit és tevékenységeit valóban megismerje, támogatja a nem motorizált közlekedési módokat és a fenntartható turizmust.

Zöldutak a világ számos pontján futnak, de mert az érintett országok, társadalmak helyzete, történelme, lehetőségei és gondolkodása eltér egymástól, ezért a zöldutak is mindenhol más-más jelentéstartalmat hordoznak. Megfigyelhetünk azonban jellemző vonásokat, nagyobb vonulatokat.

Az Egyesült Államokban például a városi életbe belefásult emberek újjáéledt kapcsolatát jelenti a természettel. Ott a zöldutakat a következőképpen határozzák meg: **A zöldutak védett területeken kialakított folyosók, amelyek a természetvédelmet és a pihenést egyaránt szolgálják. Gyakran a terület természeti, kulturális vagy turisztikai szempontból érdekes helyeit kötik össze a sűrűbben lakott településekkel. Lehetnek magán vagy közösségi, illetve állami tulajdonban, sok közülük a terület tulajdonosainak és közösségi szervezetek együttműködésének eredményeképpen jött létre.**

Az utak a gyalogosok, a kerékpárosok, a lovasok és az egyéb nem motoros közlekedők, valamint sportolók útvonalai. A zöldutak egy része kijelölt útvonal, másik része nem. Az amerikai zöldutak hálóként kötik össze a belső szárazföldi hegységeket a síkságokon át az óceánok partjaival.

Európában kicsit más a helyzet, itt másként, sokkal hosszabb idő alatt alakultak ki a városok, és szűkebben is vagyunk.

A környezetszennyezés (például levegőszennyezés és zajterhelés)

Zöldutak a világ számos pontján futnak, de mert az érintett országok, társadalmak helyzete, történelme, lehetőségei és gondolkodása eltér egymástól, ezért a zöldutak is mindenhol más-más jelentéstartalmat hordoznak.



A zöldutak természeti folyosók, ösvények, útvonalak, melyeket ökológiai funkciójuk figyelembevételével használnak sportra, turizmusra, kikapcsolódásra és mindennapi közlekedésre.

sokkal érzékelhetőbb, így itt nem meglepő módon elsősorban a nem motoros közlekedés népszerűsítése, elterjesztése lett a zöldút mozgalmak mozgatórugója. Az Európai Zöldút Szövetség (European Greenway Association) szerint: A zöldutak a nem motoros közlekedés céljára létrehozott útvonalak, leginkább a gyalogos, a kerékpáros, a lovas, a lovas kocsis, a görkorcsolyás ... érdeklődők részére. A zöldutak részlegesen vagy teljesen elhagyott közlekedési útvonalak mentén vezetnek, mint például már nem működő vasútvonalak, folyók és csatornák menti kiszolgáló utak, erdei ösvények, gyalogutak. A zöldutak gyakran a terület továbbfejlődésének alapjai.

Azt szeretnénk, ha Magyarországon és általában Közép-Európa országaiban a zöldút nem csak a szabadidő eltöltéséről szólna. Éppen ezért kísérletre, együttgondolkodásra és együttműködésre hívjuk az ügy iránt érdeklődőket. Magyarországra nézve mi a következő

meghatározást tartjuk elfogadhatónak: A zöldutak természeti folyosók, ösvények, útvonalak, melyeket ökológiai funkciójuk figyelembevételével használnak sportra, turizmusra, kikapcsolódásra és mindennapi közlekedésre. Hasznosak a természetvédelem, a kulturális örökségvédelem, az egészségmegőrzés szempontjából, esélyt adnak a helyi gazdaságfejlesztésre azáltal, hogy fenntartható módon használják a helyi természeti erőforrásokat. A zöldutak fontos hozadéka a helyi közösségek megerősítése.

## A ZÖLDUTAK IDŐSZERŰSÉGÉRŐL

Természetesen a zöldutak nem valamiféle csodaszerek, sőt létüket alapvető emberi igények kielégítése és a társadalom különféle szektorainak együttműködése mozgatja.

Magyarországon a tiszta és egészséges környezethez való jog alkotmányos alapjog, ugyanúgy, mint az élethez, a szociális biztonsághoz vagy a munkához való jog. (Az Alkotmány 18. paragrafus) kimondja: „a Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti

mindenki jogát az egészséges környezethez.”) Ez azonban csak akkor telhet meg tartalommal, ha mindannyian érvényesíteni és érvényesíttetni próbáljuk. Ha komolyan vesszük a fenti tételt, akkor látnunk kell, hogy milyen problémák akadályozzák a mindenki számára garantált jog érvényesítését. Példáinkból kiderül, hogy a zöldutak hogyan adhatnak választ a kihívásokra.

A nagy ipari szennyezők többségének megszűnésével a **levegőszennyezésben** és a (főleg városi) **zajterhelésben** a motoros, autós közlekedés egyre növekvő, jelentős szerepet tölt be. Sokakban felmerül, mit is lehet tenni ellene. Ha a kerékpárt vagy a gyaloglást választjuk, akkor károsanyag-kibocsátás nélkül és szinte zajtalanul jutunk el úti célunkhoz. Ezzel közvetlen módon hozzájárulunk a levegő- és zajszennyezés csökkentéséhez, javítjuk vele lakókörnyezetünk és életünk minőségét.

A **vidékfejlesztés** fontos kérdése a hogyan tovább. Az európai uniós csatlakozással sok minden megváltozott, illetve folyamatosan változik, lesznek megszűnő ágazatok, átalakul a vidék arculata, ugyanakkor lehetőséget kapunk arra, hogy az agrár-környezetvédelmi programok keretében megőrizzünk védett területeket, helyi természeti, kulturális és történelmi emlékeket. A zöldutak a térség gazdaságának fejlődésére is kedvezően hatnak, alternatív jövedelemforrásokat teremtenek a helyieknek. A zöldutak mentén például megtelepedhetnek a turisztikai szolgáltatások. A turizmus térhódításával pedig a helyi lakosok identitástudata is erősödik, hiszen felismerik, mennyi érték veszi őket körül, és büszkének lesznek saját örökségükre.

A zöldutak már kiépítésük során megmozgatják az embereket, és ha értelmes célokat, megélhetést találnak lakóhelyükön, akkor kisebb lesz bennük a hajlandóság az elköltözésre, és a helyi közösségek is megerősödnek.



A **mozgásszegény életmód veszélyeivel** már mindannyian tisztában vagyunk, erre a sajtó is rendszeresen felhívja a figyelmet. Statisztikai adatok szerint a szív- és érrendszeri betegségek vezető halálozási okok Magyarországon, és ma már minden hatodik iskoláskorú gyermek túlsúlyos. A zöldutak lehetőséget nyújtanak a rendszeres mozgásra, és ezzel segíthetnek az egészségesebb életmód térhódításában.



A napjainkban is zajló **népesség-összetételi változások** miatt egyes településekre tömegesen költöznek be új lakók, így például a Budapest környékiekre. Másol, főleg a munkanélküliséggel sújtott területeken, fennáll egyes falvak elnéptelenedésének veszélye. Mindkét esetben megfigyelhető, hogy a helyi közösségi hálók meglazulnak, tönkremennek, a lakosok nem igazán érzik jól magukat lakókörnyezetükben. A zöldutak már kiépítésük során megmozgatják az embereket, és ha értelmes célokat, megélhetést találnak lakóhelyükön, akkor kisebb lesz bennük a hajlandóság az elköltözésre, és a helyi közösségek is megerősödnek.

A zöldutak alkalmasak a **szociális problémák** kezelésére, és a hátrányos helyzetű csoportoknál a kirekesztettség csökkentésére. A zöldút egyik kritériuma, hogy legyen mindenki számára nyitott. A zöldút csökkenti a tömegközlekedéstől és az autótól való függőséget, biztonságosabb utat kínál például az iskolába járóknak, valamint a mozgássérültek és idősek számára is hozzáférhető.

A zöldutak alkalmasak lehetnek arra, hogy az országos vagy akár európai szintű célokat konkrét programokká lebontva megvalósítsák, illetve hozzájárulhatnak végrehajtásukhoz. Ezt azonban a zöldutak nem önműködően érik el. Fontos a helyszín jó kiválasztása, a körültekintő tervezés, a megfelelő közösségi elfogadottság, valamint a hatékony marketing is.

## AZ ELŐZMÉNYEKRŐL, A TÖRTÉNELMI GYÖKEREKRŐL

### A kereskedelmi utakról

Amikor még valóban nagy volt a világ, amikor az emberek még jellemzően ott éltek le az életüket, ahol születtek, amikor az utazás még fárasztó, lassú és veszélyes volt, és csak néhány embercsoport utazott, akkoriban sokaknak az utazó kereskedők, pásztorok, zarándokok jelentették a kapcsolatot a tágabb világgal. Legtöbbször a kereskedelem volt az utazások hajtóereje, kialakult útvonalak

mentén, országokon át szállították az árukat, a termékeket, a nyersanyagokat, hajtották az állatokat, és közben hozták-vitték a híreket, más népek szokásait, kultúráját, zenéjét, táncait, segítettek a világ jobb megértésében és megismerésében. A történelmi, kereskedelmi utak vagy a pásztorutak mint jelképek mentén most újra felfedezhetjük a történelmi hagyományok, a saját kultúra, a természet és a sokféleség megőrzésének fontosságát.

### Az ipari forradalom hatásairól

A XIX. század ipari forradalma olyan nagy mértékben és olyan gyorsan változtatta meg az emberek életét, a táj arculatát, hogy hatásait máig érezzük. Az ipari társadalom megjelenése, a városok kialakulása, a falusiak városba költözése a jobb megélhetés reményében hatalmas és nehezen kezelhető társadalmi problémákkal járt együtt. (A természet mértéktelen kizsákmányolásáról nem is beszélve, de ennek látható káros hatásai csak hosszabb távon váltak nyilvánvalóvá.) A városok nem tudtak helyet adni a felduzzadt népességnek, így a lakosság többsége tömegszállásokon, nyomornegyedekben élt. Járványok törtek ki, erősödött a céltalanság, lazultak az emberi kapcsolatok, nőtt a bűnözés (a közösség már nem védte az egyént). E káros folyamatok ellen próbált tenni a XIX. században Frederick Law Olmsted amerikai és Ebenezer Howard brit város- és parképítész. Hatásukra, valamint a „higiéniá és haladás” mozgalmak hatására Franciaországban, Nagy-Britanniában, Belgiumban megjelentek az úgynevezett kertvárosok. A nyugat-európai zöldutak sokszor ezeket a kertvárosokat tekintik elődjüknek.

### Az olajválság után

A zöldút mozgalom létrejött a világban zajló újabb változások eredménye. Így az 1970-es és 1980-as évek kőolajválsága, az ezzel összefüggésben kialakuló környezetvédő és motorizáció ellenes mozgalmak; a szabadidő jelentős növekedése, amely növelte az igényt a sport- és szabadidős tevékenységekre, a természetkímélő és aktív turizmusra. Ugyanekkor kerültek az érdeklődés középpontjába a kulturális és természeti örökség megőrzésének kérdései is. Azok a szervezetek, amelyek mindezt fontosnak érezték, később szövetségekké tömörültek, így jött létre például a Rails-to-Trails az Egyesült Államokban, a Chemins du Rail Belgiumban, a Sustrans Nagy-Britanniában és egyes kerékpáros egyesületek Franciaországban.

A történelmi, kereskedelmi utak vagy a pásztorutak mint jelképek mentén most újra felfedezhetjük a történelmi hagyományok, a saját kultúra, a természet és a sokféleség megőrzésének fontosságát.





*„Gondoljuk csak el, miféle erők és szándékok építették az ötvenméteres fenyők százazreit! Mit pazarolt el a természet magvakban, porzókban, bibékben, kísérletekben, napsütésben, esőben, széljárásban, míg egy ilyen erdő felépült! S milyen céltudatos és néma ez a létezés, mely semmi egyebet nem akar, csak lenni, csak felnőni és évszázadokon át megmaradni, teljesen kifejezve önmagát, lélegezve, felelve a világnak s ugyanakkor nem tör senki és semmi ellen, otthont és életet ad élőlények milliárdjainak...  
Amikor csak teheted, menj az erdőbe.”  
(Márai Sándor: Fűveskönyv)*

**A természeti folyosók és az ember által kialakított, nem motoros közlekedésre szánt utak képezik a zöldutak alapját. E kettő egy-egy zöldútban, annak jellege szerint változó arányban van jelen.**



Az előző fejezetben megismerkedhettünk a zöldutak fogalmával, és a valóban közösségi zöldút programok feltételrendszerével. Ebben a fejezetben azt szeretnénk bemutatni, hogy milyen keretek között, milyen formában működnek, mely utak lehetnek zöldutak.

A zöldút programok különféle kategóriákba oszthatók funkciójuk, hosszuk, más programokkal való kapcsolatuk, tevékenységi körük, általános céljuk és a működtető szervezetek típusai szerint. Van azonban néhány közös jellemzőjük. A természeti folyosók és az ember által kialakított, nem motoros közlekedésre szánt utak képezik a zöldutak alapját. E kettő egy-egy zöldútban, annak jellege szerint változó arányban van jelen. Természetesen az utak és a természeti képződmények is sokféleképpen feloszthatók. Nem minden nem motoros közlekedésre szánt út vagy természeti folyosó zöldút, és nem minden zöldút áll kizárólag utakból vagy természeti folyosókból. Azt, hogy az adott utat zöldútnak nevezhetjük-e, azt annak tartalma, szerepe határozza meg. Minden zöldútra jellemző a „multifunkcionalitás” – alapvetően közlekedési, környezetvédelmi, rekreációs célokra használhatók. Az alapfunkciók aztán járulékos szerepeket, hatásokat váltanak ki, mint például a terület fejlődése, az egészséges élet alapfeltételeinek megteremtése, a helyi közösség összekovácsolása, erősítése vagy a fenntartható gazdasági tevékenységek fejlesztése.

Az utakat számba vevő felsorolásunk azonban elsősorban a fizikai valóság egyszerű tipológiáját kívánja nyújtani.

## A TERMÉSZETI KÉPZŐDMÉNYEKRŐL

Természeti folyosók/képződmények lehetnek:

- vegetációs és erdősávok;
- folyók és partjaik;
- biokoridorok;
- parkok, kertek.

A zöldutak a természeti képződményeket az ember által épített, kitaposott, előkészített, használt utakkal kiegészítve, vagy akár azok nélkül is felhasználhatják.

A természeti folyosók' szerepe lehet:

általánosságban a természet és a környezet védelme az adott területen belül, ezen belül

- a helyi biotóp vagy egyes fajok védelme;
- a terület védelme a káros kihasználással szemben;
- a látogatók mozgásának irányítása (kijelölt útvonalakra terelése, egy-egy érzékeny terület lezárása);
- a természet „közelebb hozása”, jobban megközelíthetővé tétele a turisták és a helyi lakosok számára.

(A természeti folyosók – természetvédelmi értelmezésben – kicsit mást jelentenek, magterületeket kötnek össze, élőlények vándorlását teszik lehetővé.)

## AZ UTAKRÓL

Mióta emberek élnek, az utak hozzánk tartoznak. Használjuk közlekedésre, szállításra, de az élet színterei is. A nem motoros közlekedésre alkalmas utakat néhány kategóriába osztottuk, ám felsorolásunkat nyilván mindenki ki tudná egészíteni.

Az utak környezetük szerint lehetnek városi vagy vidéki utak, erdei, mezei, hegyi, sík vidéki és folyami utak. Céljuk szerint lehetnek egy-egy célra alkalmasak (például kerékpárutak, lovagló terepek, futópályák, görkorcsolyások terepei) vagy többfunkciósak (például kerékpározást és pihenést egyaránt szolgálók, vízi utak). A zöldutak aszerint, hogy mennyire sikerül bevonni más településeket, lehetnek rendszert alkotók, lehetnek helyiek vagy kistérségre jellemzőek. Haladhatnak többé-kevésbé egy nyomvonalon, de lehetnek különféle elágazásokból állók, és úthálózatot alkotók.



**Mióta emberek élnek, az utak hozzánk tartoznak. Használjuk közlekedésre, szállításra, de az élet színterei is.**

Sokan gondolták úgy az elmúlt 2-3 évtizedben, hogy az autóra épülő társadalom káros hatásait (balesetveszély, levegőszennyezés, dugók okozta idővesztés, nem megújuló energiaforrások fogyása) mérsékelni kell, és ennek egyik eszköze a bicikli.



## A kerékpárutakról

A zöldsutak egyik jellemző kiindulópontjai a kerékpárutak, ugyanis a nem motoros közlekedési módok közül a biciklizés az egyik legnépszerűbb. Bringázni minden gyermek szeret, és nagyon sok felnőtt is használja kikapcsolódásra, sportolásra, túrázásra a kétkerekűt. Ezenkívül sokan gondolták úgy az elmúlt 2-3 évtizedben, hogy az autóra épülő társadalom káros hatásait (balesetveszély, levegőszennyezés, dugók okozta idővesztés, nem megújuló energiaforrások fogyása) mérsékelni kell, és ennek egyik eszköze a bicikli. Kialakultak a kerékpáros mozgalmak, amelyek az 1970-es, 1980-as években Nyugat-Európában „forradalmat” indítottak el. A tömeges igényeket látva a döntéshozók maguk is támogatni kezdték a kerékpárosokat, legyen szó akár napi használatáról (az autók kiváltásaként) vagy szabadidős tevékenységről. Sok helyütt biztonságos, a motoros közlekedéstől elkülönülő kerékpárutak épültek, biciklitárolókat alakítottak ki, egyes helyeken (például Hollandiában) a bringások előnyt élveznek a közlekedésben az autókkal szemben.

Magyarországon 1992-ben megszületett az útalap törvény, amely meghatározta, hogy az útalap hány százalékát kell kerékpárút építésére fordítani. Ennek eredményeképpen hazánkban 2000 végén 1321 kilométer, ezen belül Budapesten 138 kilométer elkülönített kerékpárút, illetve kerékpársáv állt a bringások rendelkezésére, ez azonban 2005-ig csak kismértékben változott. Jelenleg körülbelül 1500 kilométernyi kerékpárutunk van országsherte. Ezenkívül kis forgalmú útjainkon összesen 150-200 kilométernyi táblával jelzett biciklis útvonal is része a hálózatnak. A magyar Országgyűlés 2003 áprilisában törvényben fogadta el a kerékpárbarát főútvonal nyomvonaltervét, amely összesen 3500 kilométer hosszúságú elkülönülő bicikliutakból, védett kerékpársávokból és kis forgalmú közutakból áll majd. Ebből jelenleg körülbelül 500 kilométer készült el.

A megépült kerékpárutak két fő célt szolgálnak:

- egyrészt megteremtik a bicikli mindennapi, biztonságos használatának lehetőségét,
- másrészt javítják a szabadidős célú bringázás feltételeit is.

Ami rögtön szembetűnik, hogy a kerékpárutak megépülésével jelentősen javult a biciklizés biztonsága. Ezt nemcsak a közlekedési, baleseti statisztikák eredményei mutatják, hanem a közvélemény-kutatások során megkérdezettek is ezt emelik ki elsősorban.

Az elmúlt években szabadidős célokra is használható, regionális kerékpáros nyomvonalak épültek ki a Fertő tó, a Tisza-tó és a Balaton körül, a Körösök völgyében, valamint a Szigetközben és a Dunakanyar bal partján. A Tandem Mérnökiroda az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság megbízásából 1999-2000-ben felmérést készített a megépült regionális kerékpárutak gazdasági és egyéb hatásairól. A felmérés áttanulmányozását mindenki számára ajánlhatjuk, ám mi most csak néhány, a kiadványunk szempontjából különösen értékes gondolatot emelhetünk ki belőle.

A kerékpározók többsége számára a kerékpározás legfőbb vonzereje az, hogy nyugodtan és közvetlenül fedezheti fel a vidéket. A lassabb haladás miatt van ideje beszélgetni, a tájat megnézni és élményeit megosztani az útitársakkal.

A Tandem Mérnökiroda tanulmánya összefoglalja a nyugat-európai vizsgálatokat, amelyek szerint legnagyobb mértékben az alábbi tényezők segítik elő a szabadidős célú kerékpáros forgalom növekedését:

- A biztonságos, a közúti gépjármű-forgalomtól elkülönített kerékpárutak létesítése, amelyet kis forgalmú vidéki utak hálózatával lehet kiegészíteni. A csoportos túrákat szervezők számára is első számú útvonal-választási szempont, hogy lehet-e a térségben biztonságosan bringázni.
- Az útvonalak megfelelő kitáblázása, továbbá tájékoztató anyagok készítése és terjesztése.
- A kerékpárosoknak megfelelő színvonalú és felszereltségű szálláslehetőség, valamint őszinte vendégszeretet.
- Határozott, több tájékoztatási területre kiterjedő reklámtevékenység, amely bemutatja a kerékpáros útvonal pozitívumait és a biciklizés előnyeit.
- Találó, fantáziaébresztő útvonal-elnevezés. Egy jól kiválasztott név tömegeket képes megmozgatni.
- Kulturális rendezvények és történelmi látnivalók fölfűzése egy összefüggő útvonalra.

Mivel a kerékpárutak funkciója a kerékpáros és tágabb értelemben a nem motoros összeköttetés megteremtése, könnyen válhatnak zöldsutakká, de ez nem önműködő folyamat. Szükség van valakire vagy valakikre, akik ötleteikkel az aszfaltcsíkot zöldsutá teszik. A kerékpárutak nem mentesek azonban a fenntartási nehézségektől.



A magyar Országgyűlés 2003 áprilisában törvényben fogadta el a kerékpárbarát főútvonal nyomvonaltervét, amely összesen 3500 kilométer hosszúságú elkülönülő bicikliutakból, védett kerékpársávokból és kis forgalmú közutakból áll majd. Ebből jelenleg körülbelül 500 kilométer készült el.

Jellemző, hogy megépítésükre akár 90 százalékos állami támogatást is kaphatnak az önkormányzatok, de a karbantartásból az állam teljes mértékben kivonul. Ezt a feladatot az önkormányzatokra hagyja, amelyet, ismert finanszírozási nehézségeik miatt, sokszor csak komoly erőfeszítések árán tudnak ellátni. Ezenkívül odafigyelést, emberi, anyagi forrásokat igényel az is, hogy – egy új otthon kialakításához hasonlóan – a kerékpárutakat is „be kell lakni”, szükség van a folyamatos fejlesztésre, használhatóbbá tételére, például pihenők, táborhelyek kialakítására.

### A kijelölt gyalogos turistautakról

A zöldutak másik fontos kiindulási pontjai lehetnek a kijelölt turistautak, amelyek elsősorban a hazánkban oly népszerű gyalogtúrákat segítik, de a helyi közlekedésben is lehet szerepük. Tekintsük most át a hazai turistajelzések rendszerét.



Hazánkban a turistajelzések fehér négyzet alakra festett kék, piros, sárga, zöld színű sáv, kereszt, négyzet, kör, háromszög, omega és L jelzések lehetnek. A főjelzések a sávok, a színek a fontossági sorrendet jelölik. Az országos kék túra kék (K) sáv jelzése a legfontosabb jelzés Magyarországon, illetve létezik egyes hegységekben a hegység K sávú útja is (például a Börzsönyben a „börzsönyi kék” jelzés). A piros jelzésű utak általában észak-déli irányban haladnak át a tájegységen, és felfűzik az érdekesebb látnivalókat, panorámás helyeket,

kilátópontokat. Számos esetben a piros jelzésű utak a tájegységeket is összekötik. Az inkább térségi szerepű sárga jelű útvonalak jobbára kelet-nyugati irányba szelik át a területet, míg a szintén kelet-nyugati irányú zöld jelzésű utak szerepe a tájegységen belüli összekötő út.

A jelzések együtt haladásakor – szabvány szerinti felfestés esetén – a piktogramok ugyanazon a tereptárgyon találhatóak, a színek fontossági sorrendje szerint. A térképen is, ha több útvonal halad párhuzamosan, a kék szerepel elől a felsorolásban, utána jön a piros, és így tovább. A mellék (leágazó) jelzések alakjai úti céljukat szimbolizálják. Színük azzal a főjelzéssel egyezik meg, amelyikből leágazik.

Mellékjelzések:

- + összekötő utakat, útváltozatokat, leágazásokat jelöl, főjelzések, csomópontok, települések között;
- ▣ menedékhelyre, közlekedési lehetőséghez vezet;
- forráshoz kalauzol;
- ⤴ barlanghoz irányít;
- ▲ kilátóhoz, kilátóhelyhez megy;
- romhoz, várromhoz vezet;
- ✕ sífutó utakat jelöl.



Természetesen a turistacélok a főjelzésű utak is felfűzik. A különbség az, hogy a mellékjelzések célirányosan vezetnek a látnivalókhöz, a sávjelzések pedig a vándorútvonalak során érintik ezeket.

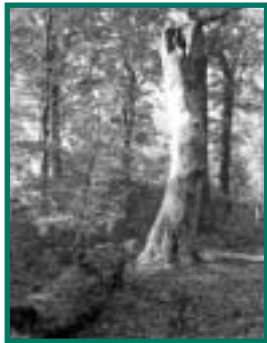
### KIRÁNDULÓK TÍZPARANCSOLATA 1927-BŐL

(Forrás: Írott-kő natúrpark honlapja, [www.naturpark.hu](http://www.naturpark.hu))

1. Sohase dobj el törött üvegholmit a réten és az erdőben, mert a szilánk komoly veszedelem embernek és állatnak!
2. Ne hagyj a földön papirost, skatulyát vagy egyéb szemetet, mert elcsúfítja a tájat!
3. Ne dobj le nehéz tárgyat meredek lejtőn vagy a sziklák oldalán; gondold arra a komoly veszedelemre, amit azzal a nálad mélyebben lévő élőlényekre zúdítasz!
4. Sohase okozz kárt azokon a helyeken, amelyeket szerencséd van meglátogatni!
5. Kíméld a ligetek palántjait, mert ezek a nemzeti gazdaság egyik forrását képezik!
6. Légy mérsékletes a virágszedésben; kíméld a fűvet, ne húzd ki a növényeket gyökerestül a földből. Ha gyújtó vagy, ne szedj túl sokat minden egyes növényfajtából; hagyd meg a hegynek és a földnek gazdag ékességét a jövő számára!
7. Ne rakj tüzet az erdőben vagy fás réten!
8. Ne gázold le a mezők pázsitját és a legelők fűvét, mert sokáig tart, míg újra kiegyenesedik és így megfosztod az állatokat táplálékuk egy részétől!
9. Ügyelj a források tisztaságára! Védj a fákat és a madarakat! Sohase rombolj fészket!
10. Csodáld és bámuld a nagy természetet és tiszteljed azt minden áldott és jöteendő megnyilatkozásában!

A kerékpárutak fenntartási nehézségeitől a gyalogos turistautak sem mentesek. Nincs szabályozva, hogy kinek a feladata a gyalogos túraútvonalak karbantartása, jelzése. Szokásjog alapján ezt általában





Magyarország egészen 1995-ig, a világon egyedülállóan, az ország területén szabad lovaglást engedélyezett. A lovas útvonalakat azonban sajnálatos módon az erdőtörvény és a privatizáció lényegesen korlátozta.

minden tájegységben a Magyar Természetbarát Szövetség tagszervezetei végzik, társadalmi munkában, forrás erre alig akad. A jogi háttér is nehezíti a lelkes turisták életét, nevezetesen, hogy még a nemzeti parkok területén is nyereségérdekelt erdőgazdálkodás folyik. A turistautak mentén, a szálláshelyekben viszont előrelépés figyelhető meg, hiszen nagyon sok vállalkozás kezdett el „falusi turizmussal” foglalkozni.

Az utóbbi években a fenntartásba, új jelzések festésébe bekapcsolódtak a helyi turista és természetvédelmi szervezetek, csoportok, cserkészcsapatok. Ám ha a civilek jeleket akarnak újjáfesteni, illetve új útvonalat kijelölni, akkor mindenféleképpen a terület tulajdonosával, kezelőjével, valamint a természetvédelmi hatósággal kell egyeztetni, és a munkához engedélyüket beszerezni. Az erdei pihenőhelyeket jobbra az állami erdészetek igyekeznek karbantartani, fejleszteni.

### A LOVAGLÁSRA ALKALMAS UTAKRÓL

Lovas nemzetként nem szabad elfeledkeznünk a lovaglásra alkalmas utakról sem, amelyek például a kerékpárutak többségétől eltérően nem szilárd burkolatú utak, de egymással párhuzamosan futva akár közös zöldutat is alkothatnak. Fogathajtóink és a hortobágyi csikós bemutatók ugyan ma is messze földön híresek, mi azonban sokkal inkább az aktív részvételen alapuló lovas programokat tartjuk a zöldút gondolatosságához közel állónak. Magyarország éghajlati és terepviszonyai az ország nagy részét egész évben alkalmassá teszik lovas programok szervezésére. Vonzó, aszfaltmentes utakon, sűrűn lakott településektől távol lehet lóhátról élvezni a szabadságot, és csodálni a természet szépségeit. A lovas programok népszerűsége növekszik, és ha lehetőségünk van rá, érdemes lovas tanyát, lovardát is bevonni zöldutunkba, főleg, ha ott lovasoktatás is folyik (különösen, ha gyermekekkel is foglalkoznak). A tereplovaglások, lovas kocsizások a helyieknek és a turistáknak egyaránt vonzóak lehetnek. Egyre jobban terjed a gyógylovaglás is, amikor sérült, fogyatékos embertársaink is részesülhetnek a lovaglás gyógyító hatásaiból. Ez a szempont mélyen összecseng a zöldutak egyenlő hozzáférést, a társadalmi kirekesztettség csökkentését célzó feltételével. A lovas turizmus mögött már komoly szervezőerő áll, például a Magyar Lovasturisztikai Szövetség, és a lovas turizmus népszerűsítését (állami oldalról) a Magyar Turizmus Rt. is segíti.

A Magyar Lovasturisztikai Szövetség fejlesztési akciótervet dolgozott ki két magyarországi régióra, amelyben leírja, hogy Magyarországon a növekvő belföldi keresletnek megfelelően a kezdők oktatására és a lovaglás ifjúság körében való népszerűsítésére kell koncentrálni, ezt kell a jól képzett lovas oktatókkal és lovakkal ellátott lovas létesítményeknek felvállalnia. Ezzel összhangban a szövetség fontosnak tartja a lovas erdei iskolák bevezetését. Az erdei iskolák célja a természetes környezettől eltávolodott ifjúság környezeti nevelése, szemléletformálása közvetlen tapasztalatszerzéssel. A gyerekek egy-egy hetet táboroznak az erdei iskolákban, ahol rendhagyó, szabadban lebonyolított természetismeret, biológia-, földrajzórakon vesznek részt. Az iskola célja a természeti környezetben szerzett tapasztalatok mellett az őshonos magyar állatfajták megismertetése. A résztvevők betekintést nyernek az állattartás, a hagyományos gazdálkodás mindennapjaiba. A lovas erdei iskolai rendszer elindításáig még számos feladat vár a szakmai szervezetekre és a lovas létesítmények üzemeltetőire, így többek között lovas tananyag kidolgozása és beillesztése az erdei iskolák oktatási moduljaiba. A lovas iskolák és lovas erdei iskolák összekapcsolása a zöldúttal teljesebbé, sokrétűbbé teheti a programot.



Magyarország egészen 1995-ig, a világon egyedülállóan, az ország területén szabad lovaglást engedélyezett. A lovas útvonalakat azonban sajnálatos módon az erdőtörvény és a privatizáció lényegesen korlátozta. Az erdőtörvény értelmében az állami erdőterületek lovalogathatósága meglehetősen korlátozottá vált, de pontosan nem jelölték ki azokat a feladatokat, amelyek egyrészt az erdő kezelőjét, az erdőgazdaságot, másrészt a lovasokat illetnék meg ez ügyben. Az erdei lovaglás feltételeinek megteremtése az erdőtörvény végrehajtási utasításának módosításával – természetesen az erdőgazdasággal és a nemzeti parkokkal közös megegyezéssel – válik lehetségessé.

Vonzó utakon, sűrűn lakott településektől távol lehet lóhátról élvezni a szabadságot, és csodálni a természet szépségeit.

## VÍZI UTAKRÓL

A hagyományos vízi túrázás, vagyis a folyóvizek, állóvizek bejárása kenuval, kajakokkal még mindig nagyon népszerű Magyarországon. Évente több mint tízezer kelnek útra több napos túrára, és megbecsülhetetlen azok száma, akik egy-egy napra vagy akár néhány órára szállnak vízre. Várhatóan a vízi turisták száma, párhuzamosan az aktív pihenés térhódításával, növekszik a közeljövőben.

**A vízi turisták többsége tisztában van az élővizek értékeivel, sebezhetőségükkel, nem zavarja fölöslegesen a táj és az élőlények nyugalma, nem hagyja ott a szemetet, tűzgyújtáskor körültekintően jár el.**

A vízi útvonalakat a zöldutak potenciális részének tekintjük, hiszen a kenukat és a kajakokat sokan veszik és vehetik igénybe túrázásra, kikapcsolódásra, sportolásra. A hazai vízi útvonalakon a kezdőtől a vadvízi evezőig mindenki találhat magának megfelelő szakaszt. Folyóink többsége síkvidéki, ezért nehézségi fokuk szerint a szelíd vizek kategóriájába tartoznak. Ezeket már kezdő vagy kisebb tapasztalattal rendelkező túrázók is használhatják. Vannak olyan folyószakaszaink (például a Rába felső szakasza), amelyek már vadvízi nehézségi fokkal rendelkeznek, ezek a szakaszok tapasztaltabb túrázóknak ajánlhatók. A hazai folyók közül a vízi túrázók körében nagyon népszerű a Tisza, a Dráva és a Duna egyes ágai (Szigetköz, Mosoni-Duna-ág, Szentendei-Duna-ág stb.), de közkedvelt a Bodrog, a Hernád és a Rába is.



Általánosságban elmondható, hogy azokon a folyókon érdemes a vízi turizmust fejleszteni, azok válhatnak közkedvelté, amelyek vízállása nem szélsőséges, a száraz, nyári hónapokban is alkalmasak túrázásra, és nincs rajtuk jelentős hajóforgalom. Amennyiben zöldutunk tervezésénél, fejlesztésénél partnereinkkel együtt úgy döntünk, hogy vízi útvonalat is bekapcsolunk programunkba, úgy két alapfeladatot vállalunk fel. Egyrészt az információ összegyűjtését és közzétételét, másrészt a vízi

turizmus infrastruktúrájának fejlesztését. Fontos például, hogy az évszakok változásával általában hogyan alakul a vízállás és a medertelítettség (a vízállásjelentést rendszeresen közli a Petőfi

Rádió és megnézhető a [www.hydroinfo.hu](http://www.hydroinfo.hu) honlapon), milyen az átlagos haladási sebesség, milyen akadályokkal kell megküzdeniük az arra közlekedőknek, hol bérelhető kenu vagy kajak, hol tehető vízre, milyenek a vásárlási és étkezési lehetőségek, hol található kemping vagy megfelelő sátorozó hely, ki vállal túravezetést stb. Kiemelten fontos tájékoztatni a túrázókat arról is, hogy akik vízre szállnak, azok tudjanak úszni, milyen holmikot vigyenek magukkal, milyen engedélyeket kell beszerezniük és mi módon. A tájékoztatást számos eszköz segítheti. A partneri kör anyagi helyzetétől függően az információkat közzétehetjük honlapokon, szórólapokon, információs táblákon, túrakönyvekben, térképeken.



Mintaértékű a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóságának hozzáállása, amely az érintett önkormányzatokkal, állami szervekkel együtt a következő előírásokat fogalmazta meg a vízi túrázásról:

- A folyón csak május 1. és szeptember 15. között lehet vízi túrázni, engedélyek birtokában.
- A teljes szakasz csak augusztus 1. és szeptember 15. között használható, május 1. és július 31. között pedig kizárólag a Heresznye alatti 110 kilométeres folyószakaszon lehet túrázni.
- Az indulási időpontok 2-3 naponként követik egymást. A csoportok létszáma maximum 30 fő lehet.
- Táborozni (éjszakázni) csak a kijelölt hét nomád táborhelyen lehet, ahol illemhely, szemetgyűjtő konténer, illetve helyenként padok és tájékoztató táblák találhatóak.

A Nemzeti Park Igazgatósága szerint így biztosítható a ritka növény- és állatvilágok védelme, megóvása, valamint a drávai vízi túrák különlegessége, a túrázás nyugalma.

Az infrastruktúra-fejlesztésben legfontosabb a nomád táborozó helyek kialakítása, ahol célszerű sátorhelyet, illemhelyet, tűzrakó helyet és padot kialakítani a túrázóknak, valamint információs táblát is kihelyezhetünk. A bevásárlás, a kikapcsolódás, a biztonság és a nyugalom szempontját egyszerre figyelembe véve indokolt a táborhelyeket a településektől 1-2 kilométerre kialakítani. A hagyományos vízi túrázás a turisztikai ágazatok között az egyik legkörnyezetkímélőbb. A vízi turisták többsége tisztában van az élővizek értékeivel, sebezhetőségükkel, nem zavarja fölöslegesen a táj és az élőlények nyugalma, nem hagyja ott a szemetet, tűzgyújtáskor körültekintően jár el. Mindezek ellenére a vízi turizmus természetvédelmi és ivóvízvédelmi szempontból is problémát jelenthet, és ezért egyes helyeken szükség van a szabályozására.



*„Most, hogy a közösségek a világon mindenhol törekszenek lakóhelyük egyediségének megőrzésére, a zöldutak remek alkalmat adnak az életminőség javítására, teret adnak a rekreációra és a turizmusra a helyi lakosok és a látogatók számára egyaránt, hozzájárulnak a törékeny természeti értékek megőrzéséhez. A zöldút gondolatisága és megvalósítása segít tudatosítani a régió történelmi és kulturális értékeit és támogatja a környezetkímélő gazdasági tevékenységeket.”*  
(Idézet a Hudson River Valley Greenway tájékoztató füzetéből)

Ha van zöldút, erőteljesen növekszik azoknak a helyieknek és látogatóknak (köztük gyermekes családok, üdülők, idősek vagy mozgáskorlátozottak) az aránya, akik a gyalogos, kerékpáros vagy egyéb nem motoros közlekedést választják.

Minden olyan gyalogút, kerékpárút vagy egyéb, nem motoros közlekedésre alkalmas út jelentősége, amely egy-egy zöldút program keretében jön létre, messze meghaladja annak közlekedési és összeköttetési szerepét. A zöldutak szerepüket akkor töltik be a legjobban, ha a gondolat megszületésétől a megvalósításon át a folyamatos karbantartásig helyi kezdeményezéssel alapulnak, helyi lakosok, szervezetek állnak mögötte, és a munka során megnyerik különféle partnerek támogatását. A zöldutak időszerűségét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy megoldást kínálnak néhány olyan problémára, mint az egészséges életmód, a biztonságos, nem motoros közlekedés, a fenntarthatóságot szem előtt tartó helyi gazdaság sikere, eredményei. Vegyük számba, hogy egy-egy zöldút program mely területeken, hogyan és milyen hasznot hoz.

## A KÖZLEKEDÉSI FUNKCIÓ

A zöldutak jellemző funkciója az összeköttetés megteremtése, ezért nem meglepő, hogy közlekedésben betöltött szerepe és haszna került listánk élére. Ha van zöldút, erőteljesen növekszik azoknak a helyieknek és látogatóknak (köztük gyermekes családok, üdülők, idősek vagy mozgáskorlátozottak) az aránya, akik a gyalogos, kerékpáros vagy egyéb nem motoros közlekedést választják. A lehetőségek megléte és a könnyebb hozzáférhetőség a mindennapokban is növeli a nem motoros közlekedők számát, és a célhoz kötött utak, például Nagy-Britanniában a „Biztonsággal az iskolába” mozgalom hatására kiépült utak az egész közlekedési hálózat fontos részévé válnak.

A zöldutakon is (az autópályákhoz hasonlóan) az úgynevezett indukált közlekedés figyelhető meg, ahol ilyen épül, előbb-utóbb sokkal többen kerékpároznak, gyalognak, görkorcsolyáznak, mint korábban.

Egy-egy zöldút kiépítését mindig felmérések sora előzi meg, például a közlekedési szokásoké (hogy korosztályok szerint ki, mikor, milyen távra, milyen közlekedési eszközt használ, mennyire elégedett a meglévő létesítmények kiépítettségével, állapotával, mire lenne még szükség, hogyan viszonyulnak a társadalom különféle szektorai a nem motoros közlekedési lehetőségekhez stb.). A közlekedési szokások felméréséről hadd idézzünk a már ajánlott Tandem Mérnökiroda tanulmányának megállapításai közül néhányat.

A Tandem Mérnökiroda összevetette, hogy a két vizsgált régióban (Fertő tavi és Duna bal parti) hogyan változik a biciklihasználat annak függvényében, hogy a hétköznapi vagy a hétvégi szokásokról kérdezik a lakosokat. Hétköznapiokon a Fertő tavi régióban a fiatal korosztály több mint kétharmada, míg a középkorúak egyharmada kerékpározik. E régióban a 60 év feletti korosztály több mint fele közlekedik bicikkel hétköznapiokon. A Duna bal parti régiójában azonban sokkal kevesebben használják naponta a kerékpárt, a fiatal korosztály 15 százaléka, a középkorúak 10-13 százaléka kerékpározik. A 60 év feletti 14 százaléka használja kétkerekűjét. Szabadidőben a Fertő tavi régióban szinte nem változik, míg a Duna bal parti régiójában minden korosztály esetében megnő, a 25 év alattiak körében pedig megháromszorozódik a bicikli használata. A Fertő tavi régióra a gyalogos és a kerékpáros, míg a Duna bal parti régiójára a gyalogos és a közforgalmú közlekedés kombinációja jellemző.

## A ZÖLDUTAK SZEREPE A VIDÉK-, A TERÜLET- ÉS A GAZDASÁGFEJLESZTÉSben, AZ ÉLETMINŐSÉG JAVÍTÁSÁBAN

A zöldutak alapelveinek közérthetősége lehetőséget ad arra, hogy a nyilvánosságot is bevonjuk a tervezésbe, és ezen keresztül a települést, illetve a térséget érintő, nagyobb horderejű tervezési folyamatokba. Ha pedig a zöldutak alapelvei és a konkrét útvonalak a kapcsolódó szolgáltatásokkal együtt bekerülnek a területfejlesztési tervekbe, az általában nemcsak a terület-, de a vidék- és a gazdaságfejlesztés, valamint a település arculatának védelme szempontjából is nagy előrelépés. A zöldutak hozzájárulnak a területfejlesztési tervekben lefektetett célok teljesítéséhez (ez természetesen településtől, térségtől függ, kinek mi a





problémája, mire keres megoldást), javítják például a közlekedési ellátottságot, összekötik a külső, természeti területeket a várossal, egészséges hálózatot hoznak létre. Ösztönzik a zöld felület növelését, a parkok építését, a folyópartok védelmét és használatát, és általában a természeti környezet és a kulturális örökség védelmét. A gyéren beépített területeket a zöld felületek összekötése és zöldúttá, zöldfolyosóvá nyilvánítása megvédi a túlzott beépítéstől, a koncepció nélküli, káros kihasználástól.

**A zöldút kapu, amely bevezeti a természetet a városba és kiviszi a városiakat a természetbe, az út találkozóhely, közösségi tér, lehetőség a közös sport- és egyéb szabadidős tevékenységekre.**

A zöldutak jelentős gazdasági hasznot is hoznak a vidéknek. Az egymás mellett fekvő parcellák értéke megnő, ha összhangban vannak a zöldúttal és kapcsolódnak az útvonalhoz. A zöldutakhoz kapcsolódó szolgáltatások, mint a szabadidő eltöltése, az üdülés, a sport és a turizmus alternatív jövedelemszerzést, bevételnövekedést jelentenek, és munkalehetőségeket teremt az út kiépítése és fenntartása is. A zöldút programok egyik célja, hogy segítsék a helyi termékek eladását a térségben, és ez is növeli a lakosok hasznát. A zöldutak lehetőséget adnak a kisvállalkozások szolgáltatásainak fejlesztésére, emelik az adott helynek és környékének gazdasági értékét.

Egy-egy zöldút program szemlélteti a helyi közösség értékrendjét, viszonyát a környezet védelméhez. A zöldutak a település arculatának fontos részévé válnak, kifejezik az építők, a felhasználók alkotói és esztétikai nézeteit. A zöldút kapu, amely bevezeti a természetet a városba és kiviszi a városiakat a természetbe, az út találkozóhely, közösségi tér, lehetőség a közös sport- és egyéb szabadidős tevékenységekre. Lehetőséget ad arra is, hogy a helyi lakosok sokféle kapcsolatot teremtsenek a szomszédos településekkel.

## **KÖRNYEZET-, TERMÉSZETVÉDELEM ÉS SZELÍD TURIZMUS A ZÖLDUTAKON**

Fontos, hogy a zöldutak mindig pozitívan hassanak a természetre és a környezetre. Az út alakjával, felszínével, útvonalvezetésével és kialakításának módjával első látásra elkülönül a műutaktól, és új szemléletet sugall, miszerint hogyan lehet környezetbarát módon közlekedni. A településeken belül a zöldutak mint természeti elemek, zöld felületek, esetleg vízfelületek már a jelenlétükkel is javítják a környezet állapotát. Az élővizekhez, folyókhoz kapcsolódó utak lehetőséget adnak a vízminőség védelmére, part menti vegetáció telepítésére, védelmére.



A zöldutak kiváló lehetőséget nyújtanak a környezeti tudatosság erősítésére. Információs táblákon bemutatjuk a helyieknek és az odalátogatóknak egyaránt, hogy miért értékes a terület, milyen természeti szépségeket vagy ritkaságot láthatnak a környéken. Ezzel támogatókat szerezhethetünk a helyi természetvédelmi tevékenységekhez.

A zöldutak „emberek az emberekért” szemlélete lehetőséget teremt számunkra, hogy közvetlen kapcsolatba kerüljünk a természettel, a környezettel és az ott élőkkel (például hagyományörző kisiparosokkal). A zöldutak nem igényelnek nagy beruházásokat, nincs szükség nagy szállodákra, nagy forgalmú közlekedési utak építésére, sokkal inkább helyi szolgáltatókra. Segítenek a látogatottság növelésében, figyelik az érdeklődők mozgását, irányítják is, és ezzel védik a környezetileg érzékeny területeket. A zöldutak természetes módon lépik át a fogyasztói társadalmi sztereotípiákat, régiók és államok határait.

## **HATÁSA AZ EGÉSZSÉGRE, LEHETŐSÉG A KIKAPCSOLÓDÁSRA ÉS A PIHENÉSRE**

Már a bevezető fejezetben szóltunk a mozgásszegény életmód veszélyeiről. Ha megkérdezzük az embereket, hogy miért nem mozognak rendszeresen, az időhiányon túl legtöbbször azt válaszolják: nincsenek a közelükben olyan könnyen hozzáférhető helyek, ahol sportolhatnának.

**A zöldutak „emberek az emberekért” szemlélete lehetőséget teremt számunkra, hogy közvetlen kapcsolatba kerüljünk a természettel, a környezettel és az ott élőkkel (például hagyományörző kisiparosokkal).**



## AZ ÖKOTURIZMUSRÓL

Születőben levő fogalmat igyekszünk meghatározni. Mint minden kialakulóban levő kifejezés, az ökoturizmus is csak kevésbé szorítható éles értelmi határok közé, sok az átfedés a már elfogadott és rokon jelentésű turisztikai fogalmakkal, például a gyalogos, vízi, kerékpáros turizmussal, a falusi vagy az önkéntes turizmussal. Az ökoturizmus merít ezekből, de a program összeállításához önálló elemek is csatlakoznak. Összetettsége révén különösen alkalmas komplex látnivalókat nyújtó térségek átfogó bemutatására.

Az ökoturizmus célja a területet oly módon megismertetni a vendéggel, hogy a turistaforgalom se mennyiségével, se minőségével ne zavarja meg a helyben élők mindennapjait, és ne tegyen kárt a természeti és kulturális értékekben. Ezért az ökoturisták kis csoportokban, lehetőleg környezetkímélő közlekedési eszközöket igénybe véve érkeznek utazásuk célterületére. A látnivalók bemutatásán túl a program az élet helyi sajátosságaira, aktuális problémáira is ráirányítja a látogatók figyelmét, akik ezáltal valóságosabb és árnyaltabb képet kapnak úti céljukról, mint a tömegturizmuson keresztül. A program összeállításában megjelennek a természetjárás különböző formái, mint a gyalogos, a kerékpáros vagy a vízi túrázás, és a rendszerint természetjárással töltött félnapokat követi a kulturális látnivalók megtekintése. ... Az ökoturisták látogatásuk során nemcsak kapni, hanem adni is szeretnének, ezért hangsúlyosan helyi tulajdonú kisebb szálláshelyeket és éttermeket vesznek igénybe, helyi termékeket fogyasztanak, költésükkel tudatosan is hozzájárulva a térség fejlődéséhez. Így az ökoturizmus a nagy fajlagos költségű és kiemelten jövedelmező turisztikai ágazatok közé sorolható.

Cserébe viszont a térség településeinek meg kell teremteni azokat az infrastrukturális feltételeket, melyekkel az odalátogató ökoturisták megismerhetik a tájképi szépségeket, hamisítatlanul bepillanthatnak a hagyományos életformákba és a jelen kihívásaiba. Ehhez szükség van turistaösvényekre, kerékpárutakra és vízi túrázási lehetőségekre, falusi szálláslehetőségek kialakítására és olyan környezetvédelmi, természetvédelmi és műemlék-rekonstrukciós polgári akciókra, melyekbe a látogatók bekapcsolódva a tevékeny környezetalakítás élményével is gazdagodhatnak. ... A komplex ismeretszerzésen, a térség életének sokoldalú megismerésén keresztül a látogató a folyamatok miértjén elgondolkozva tanulságokat fogalmazhat meg, melyeket saját élethelyzetére alkalmazva az ökoturisztikai program mondanivalóját otthoni környezetében válthatja valóra. Ez a szemléletformálás tekinthető az ökoturizmus hosszabb távon is érvényesülő pozitív hozadékának.

*Sólyom Péter*

A zöldutak egyszerű és mindenki számára hozzáférhető természeti teret adnak különféle tevékenységekhez. Ezek közül évtizedek óta a gyaloglás és a kerékpározás a legnépszerűbbek, az újabb keletű sportok közül pedig a görkorcsolyázás. Közelségükkel és könnyű elérhetőségükkel akár rövidebb túrákra, kisebb kirándulásokra is csábítanak az otthon ülés helyett.

Kutatások bizonyították hogy a rendszeres testmozgás, például a nem versenyszerű kerékpározás, a keringési rendellenességek kialakulásának komoly gátja lehet. Ezenkívül – biztosan tapasztalták már sokan – a mozgás valódi örömet jelent. Tudományosan is bizonyították, hogy ilyenkor „boldogsághormonok”, úgynevezett endorphinok (természetes drogok) szabadulnak fel. Az iskoláskorú gyermekek gerincproblémái ellen a szabad levegőn végzett rendszeres mozgást javasolják az orvosok.

Az egészséges életmód mára szinte politikai kérdéssé vált sokfelé a világon, főleg az Egyesült Államokban és Nyugat-Európában. A zöldutakat ezért eséllyel támogathatják az egészséges életmód területén politikai célokat vállaló döntéshozók is.

## KÖZMŰVELŐDÉS, FELVILÁGOSÍTÁS, OKTATÁS AZ UTAK MENTÉN

Általában a zöldutak különböző típusú természeti elemet kapcsolnak össze, így a diákok számára szabadtéri osztályteremként szolgálhatnak természettudományi, történelmi vagy akár közgazdasági tárgyakból, illetve erdei iskolák részévé válhatnak. A zöldutak a helyi lakosok, közösségek programjai lehetnek, amelyekbe sikeresen kapcsolódhatnak iskolai osztályok vagy szakkörök is. A pihenőhelyeken jó lehetőség kínálkozik arra, hogy a látogatóknak bemutassák a természeti értékeket és a helyi érdekességeket. A történelmi helyeket összekötő utak növelik a lakosok tudatosságát saját örökségükkel kapcsolatban, és előbb-utóbb a helyi különlegességek bemutató színtereivé válnak. A látogatottság pedig ösztönzőleg hat az emlékhelyek és környékük rendben tartására. A zöldutak mentén lehetőség nyílik kulturális rendezvények szervezésére (például az arra alkalmas műtárgyak, művészeti alkotások kiállítótermei is lehetnek), amellyel növeljük az út és a település ismertségét. A zöldutak üzemeltetői „örökbe fogadhatnak” emlékhelyeket, ezzel megteremtik azok védelmének, felújításának, karbantartásának lehetőségét.

**A zöldutakat eséllyel  
támogathatják  
az egészséges életmód  
területén politikai célokat  
vállaló döntéshozók is.**





*„A vadregényes táj rövid időn belül értelmetlen és unalmas lesz, ha nem lép fel a természet végtelen színpadán az ember...”*  
(Márai Sándor: Füveskönyv)

A zöldutak kitalálásában, megtervezésében, kiépítésében, működtetésében és fejlesztésében mindhárom szektornak szerepet kell vállalnia, ezért foglalkozunk röviden a helyi szintű államigazgatás, a versenyszféra és a civil szervezetek jellemzőivel.

Minden átgondolt zöldút programba könnyű bevonni azokat a személyeket és érdekcsoportokat, akik hozzájárulhatnak a célok eléréséhez. A zöldutak eszméje könnyen megérthető, gyakorlati eredményei pedig meggyőzőek. Támogatóként nemcsak a potenciális felhasználókat, de általában a lakosság életminőségének javításáért felelős hivatalnokokat is meg lehet nyerni. A program elején elég időt kell szánni minden potenciális partnerrel való tárgyalásra, az érvek átgondolására, a stratégia megtervezésére. A következő fejezet megkönnyíti majd annak áttekintését, hogy kik a zöldút potenciális használói és kik támogathatják még a programot. Ha olyan területen tervezzük a zöldutakat, hogy ellenérdekeltekre számíthatunk, mindenképpen készítsünk listát a lehetséges ellenzőkről is. A zöldutak kitalálásában, megtervezésében, kiépítésében, működtetésében és fejlesztésében mindhárom szektornak szerepet kell vállalnia, ezért foglalkozunk röviden a helyi szintű államigazgatás, a versenyszféra és a civil szervezetek jellemzőivel. Természetesen csak elvben lehet szétválasztani, hogy ki készíti és ki használja a zöldutakat, hiszen a két csoport között jellemzően nagy az átfedés. Kizárólag a könnyebb áttekinthetőség miatt választjuk őket most szét.

## A ZÖLDUTAK KÉSZÍTŐIRŐL

### Az önkormányzatok szerepe

A helyi élet szervezésében, a lakosok ellátásában meghatározó a szerepük. Törvényileg is előírt feladataik egy része szorosan kapcsolódik a zöldutak céljaihoz, így például a helyi közszolgáltatások körében a településfejlesztés, a településrendezés, az épített és a természeti környezet védelme, a helyi közutak, közterületek fenntartása, a településtisztaság biztosítása. Ezenkívül az önkormányzatok gondoskodnak a helyi közbiztonságról, az egészséges életmód közösségi feltételeinek megteremtéséről, továbbá helyet adnak a helyi közművelődési és művészeti tevékenységeknek. Az önkormányzat támogathatja a lakossági önszerveződéseket, együttműködhet e közösségekkel, sőt

tanácskozási jogkörrel a helyi képviselő-testület üléseire is meghívhatja a lakosság képviselőit, szakértői jogkörrel ruházhatja fel őket, az önkormányzati bizottságokba szavazati jogot biztosíthat számukra.

Nyilvánvaló, hogy zöldutakat az önkormányzatok együttműködése, közreműködése nélkül szinte lehetetlen létrehozni. Például a kerékpárutak többsége a település közterületén halad, az önkormányzatok pályázhatnak az anyagi támogatásokra, az ő feladatuk a beruházás tendereztetése, a kivitelezés ellenőrzése és a fenntartás is. Sokszor hallunk persze arról is, hogy a települések komoly gondokkal küzdenek, az önkormányzatiság nem működik mindig elég hatékonyan. Azonban mi hiszünk abban, hogy helyi szinten az önkormányzatok aktívan részt vesznek a zöldutak kialakításában. Az önkormányzati intézmények, tehát az iskolák vagy a háziorvos is komoly szerepet tölthet be egy-egy ilyen programban. Hiszen ki tudná jobban, mint az orvos, hogy milyen nagy szükség van a rendszeres mozgásra csábító helyekre, és ki tudná jobban, mint az iskola, hogy egy görkorcsolyázásra alkalmas pálya mennyivel jobb választás, mint a videójátékok.

Nyilvánvaló, hogy zöldutakat az önkormányzatok együttműködése nélkül szinte lehetetlen létrehozni.







### A civil szervezetek szerepe

Mindannyian fel tudunk sorolni több olyan területet, ahol a civil szervezetek munkája nélkül sokkal szegényesebb, nehezebb lenne az élet. Ezek sorába tartozik kiemelten az egészségügy, a szociális problémák, az oktatás, a kultúra, a környezet- és természetvédelem, a rekreáció. Ma már szerencsére rengeteg egyesület, kör, alapítvány működik a civil élet különféle területein. A KSH adatai szerint 2003-ban 53 022 nonprofit szervezet működött Magyarországon, ebből 21 216 alapítványként (1435 közalapítványként), a többi társas nonprofit szervezetként (az egyesületek száma 26 407 volt, ami az összes társas nonprofit szervezet 83 százaléka). A közhasznú nonprofit szervezetek száma folyamatosan növekszik, 2003-ban arányuk közel 47 százalékos volt, a kiemelkedően közhasznúaké 8 százalék.

A szektor bevételeinek összege 2003-ban meghaladta a 731 milliárd forintot, ami a 2000-es 495 milliárdhoz képest jelentős emelkedés. Ez is jelzi a szektor társadalmi erősödését, szolgáltató szerepének bővülését. Az utóbbi időben, ahogy az állam szabályozni próbálja a civilek támogatását, látszólag jelentősen bővültek a rendelkezésre álló állami források, de meg kell jegyeznünk, hogy az állami hozzájárulás (310 milliárd forint) több mint felét közalapítványok és közhasznú társaságok kapták. Ezzel párhuzamosan arányaiban csökkentek a magántámogatások, a saját források és a külföldi adományok.

A nonprofit szektor munkahely-teremtési szerepe sem elhanyagolható. A főállásban foglalkoztatottak létszáma meghaladta a 63 000 főt, további 24 000 fő részidőben dolgozott. Az önkéntes segítők száma meghaladta a 400 000 főt, munkájuk (34 millió munkaóra) értéke 24 milliárd forint.

A civil szervezetek jellemzője, hogy nyitottak az újra, rugalmasak, a kényes témákat is sokszor felvállalják. Településük életében jelentős szerepet töltenek be: foglalkoznak a közigazgatás által nem vagy csak részben ellátott feladatokkal. Ugyanakkor a civil szervezetek társadalmi részvételt és kontrollt jelentenek. Ügyféli jogállásuknál fogva beleszólást nyerhetnek a döntési folyamatokba, kényszeríthetik a döntéshozókat az átlátható(bb) működésre.

A civil szervezeteknek a zöldutak kialakításában, tervezésében és megvalósításában egyaránt kiemelkedő a szerepe. Hiszen már maga az ötlet, a kezdeményezés is sokszor aktív, közéleti szerepet betöltő lakosoktól, közösségektől, szervezetektől ered.

**A KSH adatai szerint 2003-ban 53 022 nonprofit szervezet működött Magyarországon, ebből 21 216 alapítványként (1435 közalapítványként), a többi társas nonprofit szervezetként (az egyesületek száma 26 407 volt, ami az összes társas nonprofit szervezet 83 százaléka).**

### Helyi vállalkozások

A zöldutak egyik fő jellemzője, hogy együttműködésre sarkallja a helyi élet minden szereplőjét. A zöldút minősítését, védjegyét megszerző vállalkozók szem előtt tartják a fenntarthatóság elveit, a természettel összhangban tevékenykednek és jellemzően kis méretűek. Ilyenek például a kerékpárkölcsonzók és -szervek, a falusi vendéglátók, népi kismesterségek művelői, mezőgazdasági vállalkozók és az őstermelők. A szelíd turizmus megfelelőjeként talán a szelíd kereskedelem fogalma fedi leginkább e tevékenységi kört. A zöldutak kiépítésében a helyi vállalkozásoknak a kezdetektől részt kell venniük. A helyi vállalkozások pénzzel, anyaggal, munkával segíthetik a zöldutak kialakítását. Beruházásuk megtérül, hiszen a fellendülő zöldút számukra is hasznot hoz (nem csak anyagi értelemben).

### A ZÖLDUTAK TÁMOGATÓI

Vannak, akik nem a településen élnek, de lehetséges partnerként részt vehetnek a zöldutas elképzelések megvalósításában. Ide tartoznak a térség országgyűlési képviselői, a megyei önkormányzati hivatalok, a regionális fejlesztési tanácsok, a kistérségi fejlesztési tanácsok és a minisztériumok dolgozói, vezetői, képviselői.

### A ZÖLDUTAK HASZONÉLVEZŐIRŐL

#### Helyi lakosok

Minden helyi lakos hasznélvezője a zöldutaknak, ugyanakkor megkülönböztetünk kiemelt csoportokat is:

- Tanulók és diákok, akik a zöldutakon keresztül biztonságosan juthatnak el az iskolákba, az oktatási intézményekbe, valamint megfelelő mozgáslehetőséget kapnak szabadidejük értelmes eltöltésére;
- A környékre munkába járók, a falvak között rendszeresen ingázók (a műúttól elkülönülő utak a kerékpáros és a gyalogos forgalmat egyaránt bátorítják);
- Mozgáskorlátozottak, idősek, akik hozzáférhetnek a zöldutakhoz (l. Első fejezet), és így csökken a közösségi közlekedéstől vagy az autóktól való függőségük;
- Anyák gyermekeikkel, akik biztonságos úton juthatnak el bölcsődébe, óvodába, a zöldút menti játszótérek pedig rendszeres kimozdulási lehetőséget jelentenek;



**A szelíd turizmus megfelelőjeként talán a szelíd kereskedelem fogalma fedi leginkább e tevékenységi kört.**

- Kirándulni szerető helyi lakosok (a kulturális és történelmi programokat magukban foglaló zöldutak helyben adják a kirándulás lehetőségét, arról nem is beszélve, hogy ezáltal közelebb hozhatók számukra a település értékei, történelmi, természeti öröksége);
- Iskolák tanárai és tanulói, akik a zöldutakat szabadtéri osztály-, illetve tornatermekként használhatják;
- Sportolók, akik a zöldutakat futásra, kerékpározásra, evezésre használják.

### Helyi vállalkozók

Amellett, hogy a zöldutak kialakításában aktívan részt vesznek, a helyi vállalkozások a zöldutak vitathatatlan haszonélvezői. Közéjük tartoznak a szállásadók, a vendéglősök, az utazási és az információs irodák, a kulturális és természeti örökségek őrői (kulturális létesítmények, múzeumok, várak stb. működtetői), a gazdálkodók, a helyi hagyományos termékek előállítói. A már idézett Tandem Mérnökiroda felmérése arra is kiterjedt, hogyan telepedtek meg, hogyan működnek a vállalkozások a kerékpárutak mentén. (Hasonló folyamatok figyelhetők meg a zöldutak kiépítése után is.) A Fertő tavi régióban a felmért vállalkozások 95 százaléka a kerékpárforgalmi nyomvonaltól 50 méteren belül helyezkedik el, és 41 százalékuk érzékelte, hogy a kerékpárút növelte a forgalmát. Az árbevétel növekedését átlagban 13,4 százalékra tették, de 30 százalékos, sőt 50 százalékos növekedés is előfordult. A Duna bal parti régiójában is jeleztek növekedést a vállalkozók, de sokkal kisebb mértékben. Itt az átlagos növekedés 2,6 százalékos volt. A felmérés időpontjában a Duna bal parti kerékpárútja még nem épült ki teljesen, hosszabb, egybefüggő szakaszon, ez lehet a két régió közötti jelentős eltérés oka. Mindkét régióra jellemzőek a családi és kisvállalkozások (a Fertő tavi régióban arányuk 82 százalék, a Duna bal parti régiójában 73 százalék).

### Turisták

A zöldutak kialakításánál célunk természetesen az is, hogy másokat is vonzzunk, megmutassuk nekik természeti szépségeinket, történelmi örökségünket, kulturális programjainkat, vendégszeretetünket. A kerékpáros, vízi, gyalogló és lovas turizmus, azaz az aktív pihenés jelentősége folyton nő, nemcsak hazánkban, hanem Nyugat-Európában is. Jellemző, hogy például a Balatonra látogató turisták egyharmada a kerékpárját is magával hozza. A zöldutak kiépülésével az aktív turizmus iránt érdeklődők számára

sokkal nagyobb, vonzóbb kínálattal képes előállni egy-egy térség. Minél több aktív pihenésre fogékony turista látogat hozzánk, annál kedvezőbb irányba tolódnak el a turizmus arányai. A látogatók gépkocsijuk helyett a kerékpárt használják majd, gyalog vagy vízi túrákat tesznek. Az „ökoturistákra” jellemző, hogy a helyi értékek és emberek érdeklik őket, a helyi termékeket fogyasztják (szállás, vendéglátás, kerékpárkölcsonzés, népi kismesterségek termékei). Ha elégedettek a színvonallal, újra és újra visszatérnek és újabb turistákat is hoznak magukkal. Magyarországot természeti és kulturális szépségei kifejezetten alkalmassá teszik az ilyen jellegű turistáskodásra.

Minél több aktív pihenésre fogékony turista látogat hozzánk, annál kedvezőbb irányba tolódnak el a turizmus arányai. Az „ökoturistákra” jellemző, hogy a helyi értékek és emberek érdeklik őket, a helyi termékeket fogyasztják (szállás, vendéglátás, kerékpárkölcsonzés, népi kismesterségek termékei).





„Egy gödör ásását leszámítva kevés dolog van, amit rögtön legfelül lehet kezdeni.”  
(Harry Lorayne)



Amennyiben a helyi lakosok, civil szervezetek, önkormányzatok, helyi vállalkozók elhatározzák, hogy területükön zöldutat kívánnak létrehozni, alaposan át kell gondolniuk, hogy a munkának milyen lépései vannak. Mindenekelőtt tisztában kell lenniük azzal, hogy mitől válik egy-egy kerékpárút, gyalogút zöldúttá. Erről az előzőekben már szóltunk (I. Első fejezet).

Tudatosítanunk kell két további tényt. Egyrészt, hogy Magyarországon még inkább csak zöldútkezdemények vannak, hazai tervezési tapasztalatokra még kevésbé támaszkodhatunk. A másik, hogy akárhány külföldi, zöldutat működtető partnerünkkel beszéltünk, kiderült, hogy egy-egy zöldút kialakulása az ötlettől addig, amikor azt mondhatjuk, hogy már ismerik, használják a zöldutat, bizony néhány év. Tehetünk azonban lépéseket azért, hogy ezt az időt lerövidítsük. Egyrészt, ha elegendő időt szánunk a tervezésre, együttgondolkodásra, a megvalósítás sokkal gördülékenyebb lesz. Másrészt, ha már a kezdet kezdetén odafigyelünk programunk célcsoportjaira, kihasználjuk a (nonprofit) marketing eszköztárát, következetesen végigvisszük, biztosan több megértéssel találkozunk már a program elején is.

## KEZDŐ LÉPÉSEK ÉS A PARTNERI KÖR KIALAKÍTÁSA

Első lépésként fel kell kutatnunk azt a partneri kört, amely a zöldút programot – a gondolattól a megépítésig és a folyamatos fejlesztésig – végigviszi. Az emberek bevonásának egyik legjobb módja, ha személyesen keressük meg őket. Elképzeléseinket vessük papírra, mert az egyértelműen jelzi: mi már alaposan végiggondoltuk a zöldutat. Konceptiónk a következőket tartalmazza:

- a zöldút ismérveit;
- konkrét célját és várható előnyeit;
- miért alkalmas az adott terület, település a zöldút megvalósítására;
- mit lehet az adott területen jobbitani;
- kiket kell bevonni, részben a működtető partneri körbe, részben az egész programba.

Ha elegendő időt szánunk a tervezésre, együttgondolkodásra, ha okosan használjuk ki a nonprofit marketing eszköztárát, a megvalósítás is sokkal gördülékenyebb lesz.

Természetesen a megkeresések során hangsúlyozzuk, hogy koncepciónk nem kőbe vésett, a partneri kör közös gondolkodás során döntse el a zöldút konkrét céljait, a várt eredményeket, a nyomvonalát, a létrehozás lépéseit.

Kik tartozhatnak a partneri körbe?

- önkormányzatok, polgármesterek;
- civil szervezetek, helyi hangadók, illetve lakosok;
- orvosok, egészségügyben dolgozók;
- helyi vállalkozások és vállalatok képviselői;
- mesteremberek;
- iskolaigazgatók, tanárok, szülők;
- tűzoltóparancsnokok stb.

Mindenkit meg kell keresni, aki munkájával sikerre viheti a zöldutat. Természetesen óvakodni kell a túlzott létszámtól. A koalíciónak működőképesnek kell lennie, ám ha túl népszerű lett a program, ügyvezető csoportot jelölhetünk ki.

## TERVEZÉS

### Tartalmi tervezési szakasz

A tervezés során partnereinkkel együtt, az állapot és az igények részletes felmérése alapján meghatározzuk a célokat, a teendőket és részletes tervet dolgozunk ki. Ez elég sok munkát, együtt dolgozást kíván. A partneri körre – néhány jellegzetességétől eltekintve – tekinthetünk úgy, mint egy szervezetre. Ezért javasoljuk, hogy a következő „szervezetfejlesztési, munkatervezési” lépéseket kövessük.

Fontos már az elején tisztázni, hogy miért is jött létre szervezetünk, milyennek szeretnénk látni a térséget több évtized múlva (vízió, jövőkép meghatározása), a problémákat milyen módon kívánjuk kezelni (küldetés megfogalmazása). Meg kell fogalmaznunk azokat az alapértékeket, amelyeket mindenki elfogad, ahová, mint kiindulási pontra mindig vissza lehet térni, ha a mindennapok rohanásában kérdések merülnének fel, ha már nem látszana tisztán a cél.

A következő két lépés talán jó, ha párhuzamosan zajlik. Dolgunk egyrészt a meglévő állapot alapos megismerése: milyen a környezet állapota, mely részei készültek már el a zöldútnak – kerékpárutak, gyalogos ösvények, érdekességek, látnivalók, történelmi



Meg kell fogalmaznunk azokat az alapértékeket, amelyeket mindenki elfogad, ahová, mint kiindulási pontra mindig vissza lehet térni, ha a mindennapok rohanásában kérdések merülnének fel, ha már nem látszana tisztán a cél.



emlékhelyek, természeti szépségek stb. Használhatjuk a STEP-analízist (a STEP mozaikszó, négy angol szót takar: socio-cultural, technological, economic, political), vagyis szociális-kulturális, technológiai, gazdasági, politikai szempontból vizsgálhatjuk, hogy milyen folyamatok zajlanak körülöttünk, amelyek meghatározzák a zöldút programot; milyen külső tényezők határozzák meg tevékenységeinket; milyen programunkra ható változások várhatók a közeljövőben.

**Bármilyen formában keressük is meg a helyi lakosokat, felvezetésként, gondolatébresztőként mutassuk be neki, hogy mit is adhat egy zöldút a közösségnek, miért előnyös, miért hasznos nekik.**

A másik fontos dolgunk ebben a szakaszban a helyi lakosok, illetve egyes lakossági csoportok igényeinek felmérése (például iskolások, idősek, rendszeresen a településen kívül dolgozók). Az igényfelmérésre többféle módszert használhatunk (kérdőívek, személyes megkeresések), de erre az egyik legkiválóbb alkalmat a lakossági fórumok jelentik. Bármilyen formában keressük is meg a helyi lakosokat, felvezetésként, gondolatébresztőként mutassuk be neki, hogy mit is adhat egy zöldút a közösségnek, miért előnyös, miért hasznos nekik (I. Harmadik fejezet). Az igényfelmérésben külső közösségfejlesztők is segíthetnek bennünket, ám ez esetben számítanunk kell arra, hogy a közösségfejlesztés hosszú távú munka a saját szabályai szerint, és nem csak az igények felmérésére terjed ki. Azonban a tapasztalatok szerint valóban képes megmozgatni a közösségeket, és azok a valódi igényeket fogalmazzák meg.

A meglévő állapot feltérképezését és a lakossági igényfelmérést követi a konkrét lépések kijelölése: hová kívánunk eljutni egy, három, öt, tíz éven belül, vagyis meg kell fogalmaznunk a zöldút program rövid, közép és hosszú távú céljait.

A célok után a konkrét lépések meghatározása következik: mit kell építeni, mit kell fejleszteni, szépíteni, milyen programokat érdemes szervezni. Ehhez a lépéshez a jogi helyzet vizsgálata is hozzátartozik. Tisztázni kell a tulajdonviszonyokat, az önkormányzat ellátási kötelezettségi körébe tartozó feladatokat, akadálymentesítési kötelezettséget, engedélyeztetési kérdéseket. Ha mindezeket áttekintettük, már elkészíthetjük munkatervünket, amely tartalmazza a konkrét lépések feladatokra bontását, felelősökkel, határidőkkel és költségbeccsléssel együtt. A tervezés egész folyamatában kérhetjük külsősök (folyamatsegítők) segítségét. (Néhány folyamatsegítő elérhetősége megtalálható a hasznos információk tárában.)



Azzal, hogy elhatároztuk, milyen tevékenységeket kívánunk szervezni a közeljövőben, nem ér véget a tervezési szakasz. Ugyanakkor az egész partneri kört felölelő közös tervezés helyét átveszi az egyes szervezetek, személyek által felvállalt feladatok, fejlesztések részletesebb terveinek kidolgozása. Itt is szerepet játszhat a közös tervezés: egy kerékpárút tervezésében az önkormányzat mellett biciklis szervezet is közreműködhet, vagy a zöldút turisztikai rendezvényét közösen szervezhetik az önkormányzatok, a vállalkozók és a civil szervezetek.

Az egyéni tervezési szakaszra már jellemzőbb az időigényesség (például az infrastruktúra tervezése sokszor fél vagy akár egy évet vesz igénybe), a pénzügyi kötelezettségvállalás (a részletesebb tervek már pénzbe kerülnek), a partnerek önálló tevékenysége és a saját hatáskörbe tartozó döntések meghozatala.

Partneri körünk közös munkája sem szűnik meg, hiszen a „mélyebb” tervek kimunkálásának állásáról és azok tartalmáról érdemes tájékoztatni az együttműködő szervezeteket, és a munkatervünket is rendszeresen felül kell vizsgálnunk, igény esetén módosítanunk.

### **Pénzügyi tervezési szakasz**

A részletesebb tervek kidolgozása után jobban látjuk, hogy a tevékenységekhez, fejlesztésekhez mennyi pénzre lesz szükségünk. Ezzel kezdetét veszi a pénzügyi tervek készítése.

A költségvetést feladatonként állítsuk össze, majd azokat egyesítve kapjuk meg a teljes program pénzügyi tervét. Természetesen az idő előrehaladtával a tervek változhatnak, de mindenképpen szükség van egy kiindulási alapra. Ha a kiadási oldalunk már elkészült, hozzá kell rendelni a forrásoldalt.

Általánosságban elmondható, hogy először a meglévő forrásainkat kell számba venni, utána a hiányzó részre kell forrásokat találni. Ezek lehetnek állami, önkormányzati, európai uniós, alapítványi és helyi források.

A hasznos információk tárában felsoroljuk a forrásokat kezelő szervezetek honlapcímeit. A kerékpárutak építéséhez például az önkormányzatok kaphatnak állami segítséget, a zöldutakra az Európai Unió strukturális alapjai is adhatnak támogatást.



**A mélyebb tervek kimunkálásának állásáról és azok tartalmáról érdemes tájékoztatni az együttműködő szervezeteket, és a munkatervünket is rendszeresen felül kell vizsgálnunk, igény szerint módosítanunk.**

(Meg kell jegyeznünk, hogy az európai uniós források elég képlékenyek, ha elfogy egy-egy fejezet pénze, bezárják az ablakot. Másrészt 2007-től új költségvetési ciklus kezdődik, ennek részletei még nem ismertek.)

**A helyi források bevonásának egyik módja lehet, ha megalkotjuk zöldutunk védjegyét, és azt a zöldút alapelvei szerint tevékenykedő, minősített vállalkozók használhatják majd. A minősítő rendszer kidolgozása és alkalmazása természetesen az adott zöldút készítőinek feladata.**

A helyi források alatt azt értjük, hogy a lakosság, a helyi vállalkozók hozzájárulhatnak akár önkéntes munkával is a zöldút kiépítéséhez és működtetéséhez. A helyi források bevonásának egyik módja lehet, ha megalkotjuk zöldutunk védjegyét, és azt a zöldút alapelvei szerint tevékenykedő, minősített vállalkozók használhatják majd. A minősítő rendszer kidolgozása és alkalmazása természetesen az adott zöldút készítőinek feladata, ők határozzák meg, hogy ebből bevétele is lesz-e a zöldútnak vagy sem.

### **Marketing, marketingterv**

Amint már a fejezet bevezetőjében is említettük, jó marketinggel hatékonyabbá tehetjük munkánkat. De mit is takar a szó és miért lehet jó egy zöldutas programnál? A marketing olyan folyamat, mely a célcsoportok igényeit feltárva termékeket és szolgáltatásokat fejleszt ki, ezekhez ellenértéket és igénybevételi csatornát rendel, melyekről információt juttat el a célcsoport tagjaihoz. (Suhajda, 1998.)

Fontos alapvetések, hogy

- nonprofit tevékenységekre is használható;
- mindig szervezetünk küldetéséből, víziójából, stratégiai tervéből indul ki;
- a zöldút részben valóban felfogható termékként, de annál sokkal több.

Nézzük sorra nagyon röviden a definícióban szereplő fogalmakat, azaz, hogy mit kell átgondolnunk, ha marketingtervet készítünk:

1. Határozzuk meg célcsoportjainkat: ez zöldút esetében jelentheti a helyi lakosokat, illetve a településünkre érkezőket általában, de jobban járunk, ha speciális célcsoportokat határozunk meg (például helyi lakosok közül iskolai szakkörök, helyi vállalkozók, idősek, sportolók stb., zöldutunkra érkező látogatók közül például a népi mesterségek iránt érdeklődők).
2. Mérjük föl célcsoportjaink igényeit – ha sikerült konkrétan és jól meghatározni célcsoportjainkat, fel kell mérnünk, hogy mit is szeretnének, ezeket az információkat össze kell gyűjteni és értékelni kell.



3. Marketingcélok kitűzése – milyen számok teljesülése esetén leszünk elégedettek (rendszeres zöldút használók száma, látogatók száma, éves bővülés) és mindezt mennyi idő alatt szeretnénk elérni, milyen mérhető javulást érhetünk el adott idő alatt és adott tervszámok teljesülése mellett (kevesebb baleset a környéken stb.).
4. Marketingeszközök használata – ide tartozik a termék, az ár, az elosztás és a reklám. Az ár azt jelenti, hogy mit is kérünk, illetve mit várunk el cserébe termékünkért (például tanösvény látogatás), ez lehet pénz (részvételi díj), önkéntes munka, elismerés, hírének továbbvitele. Az elosztás azt jelenti, hogy célcsoportunk el is jusson a termékhez, a reklám pedig, hogy tudjon róla.
5. Jöhet a marketingterv megvalósítása.

Látjuk, hogy a marketing felöleli az igényfelmérést, a termékek, szolgáltatások megalkotásának teljes folyamatát a kigondolástól, a tervezéstől kezdve egészen a terjesztésig, eladásig, visszajelzésig.

### **MEGVALÓSÍTÁS**

A részletes pénzügyi tervek összeállítását, a pénzügyi források számbavételét követi a saját források előteremtése és a támogatásszerzés. Ha sikerült biztosítanunk programunk pénzügyi hátterét, jöhet a megvalósítás.

Mivel a pénzügyi források előteremtése és a kivitelezés bonyolult folyamat, és ennek bemutatását még nehezíti is az a tény, hogy a zöldút programok egymástól nagyon eltérő (építés, szolgáltatás-fejlesztés, programszervezés stb.) feladatokat ölelnek fel, ezért ezeket a tevékenységeket a zöldutak tervezésének és megvalósításának kézikönyvében ismertetjük majd részletesen.

### **FENNTARTÁS, FOLYAMATOS FEJLESZTÉS ÉS RENDSZERES ÉRTÉKELÉS**

A zöldút megnyitásával nem ért véget a munkánk, sőt bizonyos tekintetben csak akkor kezdődik. Véget ér az izgalmas tervezés, a pénzügyi alapok megteremtése, a kivitelezőkkel való együttműködés, lezárul tehát egy szakasz. Azonban ha a karbantartásra, a folyamatos értékelésre és a továbbfejlesztésre

**A marketing olyan folyamat, mely a célcsoportok igényeit feltárva termékeket és szolgáltatásokat fejleszt ki, ezekhez ellenértéket és igénybevételi csatornát rendel, melyekről információt juttat el a célcsoport tagjaihoz.**



nem fordítunk energiát, embert, ha nem lesz, aki a következő években ezt összefogja, elveszhet mindaz a mérhetetlen energia és emberi, szellemi erő, amit befektettünk az ügybe.

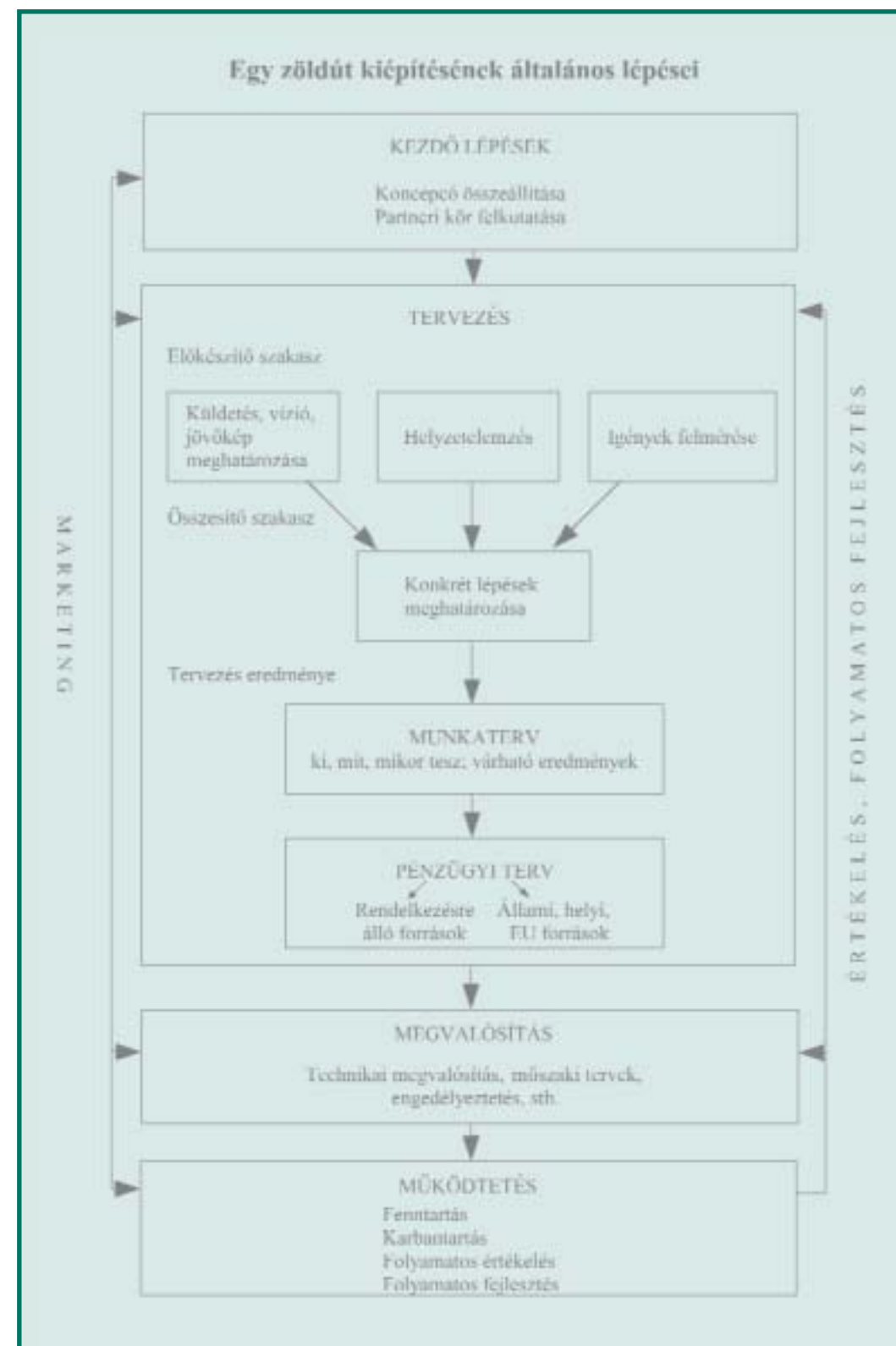
**Ha a karbantartásra, a folyamatos értékelésre és a továbbfejlesztésre nem fordítunk energiát, embert, ha nem lesz, aki a következő években ezt összefogja, elveszhet mindaz a mérhetetlen energia és emberi, szellemi erő, amit befektettünk az ügybe.**

Fontos, hogy a kezdetekben megfogalmazott célokat folyamatosan felülvizsgáljuk, változtassunk rajta, ha kell. A célok, várt eredmények elérésének vizsgálatára alkalmazunk mérőszámokat. Indikátor lehet például a zöldút programba bevont emberek száma, a zöldút szolgáltatásainak forgalma, a kerékpárosok számának változása, a zöldút ismertsége a helyi lakosok és a turisták körében.

Természetesen a zöldutak üzemeltetői maguk döntenek el, hogyan mérik a programok eredményességét. Azt is világosan kell látnunk, hogy a folyamatos értékeléssel újabb és újabb feladatok, újabb költségek merülnek fel, miközben a korábbi feladatok ellátása, például az utak karbantartása is pénzbe kerül.

A rendszeres értékelés, az értékelés eredményeképpen a folyamatos fejlesztés körfolyamatként zajlik és biztosítja, hogy valóban egy életképes, sok területen és sokak számára hasznos művet alkossunk.

A zöldút kiépítésének lépéseiről a könnyebb érthetőség érdekében folyamatábrát is mellékelünk.





„Mondd el és elfelejtem; Mutasd meg és  
megjegyzem; Engedd, hogy csináljam és megértem.”  
Kung Fu-Ce

## ZÖLDUTAK AZ EGYESÜLT ÁLLAMOKBAN

Szövetségi forrásokból  
pénz is volt, de a zöldutak  
eszméisége többet, mást  
igényel, nemcsak pénzt.  
Ahhoz, hogy sikeres legyen,  
nyílt párbeszédre,  
az állampolgárok,  
vállalkozók,  
érdekcsoportok  
együttműködésére volt  
szükség.

Amerika Természetért Bizottsága (President's Commission on Americans Outdoors) 1987-ben javaslatot tett a zöldút hálózat megteremtésére. A bizottság tagjai az ötlettel felkeresték az amerikai természetvédő társadalmi szervezetek többségét. A reakció heves, hangos és tömeges volt, mert a javaslat felfedte a problémák súlyosságát: az urbanizáció szétdarabolta az amerikai természetet, súlyosan veszélyeztette a természeti folyosók rendszerét, az édesvizet és a biológiai sokféleséget, csökkentette a táj esztétikai értékét. Előrelépést jelentett, hogy felmérések bizonyították, a gyalogos turizmus, a futás és a kerékpározás a legnépszerűbb szabadidős tevékenységek. Szövetségi forrásokból pénz is volt, de a zöldutak eszméisége többet, mást igényel, nemcsak pénzt. Ahhoz, hogy sikeres legyen, nyílt párbeszédre, az állampolgárok, vállalkozók, érdekcsoportok együttműködésére volt szükség. A települések összekötése zöldút típusú természeti folyosókkal ökológiai, gazdasági és rekreációs szempontból egyszerre hasznos. Napjainkban USA-szerte a legkülönbözőbb szövetségi, állami, helyi programok támogatják a zöldút fejlődését. A Conservation Fund (Természetvédelmi Alap) és a Rails to Trail Conservancy (RTC, Vasutakat (Zöld)utakká Természetvédelmi Szervezet) közös honlapot készített. Az RTC 1995-től kezdve két évente Greenway világkonferenciát szervez, amelyen 2001 (St. Louis) óta már a közép-európai küldöttek is részt vesznek.

## ZÖLDUTAK EURÓPÁBAN

Európa államai saját zöldút koncepcióikat földrajzi, településszerkezeti, gazdasági és kulturális jellegzetességeik figyelembevételével alakították ki. Néhány ország már több évtizede dolgozik a saját programján, mások éppen csak elkezdték. Ezért is fontos a kölcsönös tapasztalatcseré az egyes programok, régiók vagy államok között. Ennek a gondolatnak a jegyében alakult meg 1998-ban a zöldutak európai szervezete, az Európai Zöldút Szövetség (EGWA, European Greenway Association), miután

világossá vált, hogy széles körű az érdeklődés a nem motoros közlekedés számára alkalmas utak iránt, és cél, hogy a közlekedés új típusaihoz kialakuljon a megfelelő infrastruktúra.

A zöldutaknak el kell válniuk a motoros közlekedés útjaitól. Ki kell használniuk a már meglévő infrastrukturális lehetőségeket, az elhagyott vasutakat, illetve a folyó menti utakat, amelyeket a múltban a hajók/csónakok vontatására használtak. Fontos EGWA kritérium, hogy a zöldút mindenki számára nyitott legyen, a zöldutakon a korlátozott mobilitású emberek is közlekedhessenek, legyenek egyszerűen megközelíthetők és biztonságosak, a használók tartsák tiszteletben a természeti, kulturális, történelmi, emberi értékeket és a zöldút környezetét. Továbbá váljon fontos részükké a közösségek tájékoztatása és nevelése, különös tekintettel az ifjúsági csoportokra. Fel kell kelteni és táplálni kell az érdeklődést a zöldutak iránt, feltárni, feltérképezni és javaslatot tenni megújításuk technikai módszereire. Az EGWA magára vállalja azt is, hogy lobbizik az európai szerveknél a hosszú távú fenntarthatóság és a regionális egyensúly megteremtése érdekében.

Fontos EGWA kritérium,  
hogy a zöldút mindenki  
számára nyitott legyen,  
a zöldutakon  
a korlátozott mobilitású  
emberek is  
közlekedhessenek,  
legyenek egyszerűen  
megközelíthetők  
és biztonságosak,  
a használók tartsák  
tiszteletben a természeti,  
kulturális, történelmi,  
emberi értékeket és  
a zöldút környezetét.

## ZÖLDUTAK FRANCIAORSZÁGBAN

2005. június 12–18. között az EPSD konzorcium (*Environmental Partnership for Sustainable Development – Környezeti Partnerség a Fenntartható Fejlődésért, az Ökotárs Alapítvány és cseh, szlovák, lengyel és román testvérszervezeteinek közös, nemzetközi szervezete – a szerk.*) munkatársai és partnerei számára tanulmányutat szervezett Franciaországba, az ottani zöldutak megismerésére. A résztvevőknek a kimerítő utazás során lehetőségük nyílt tapasztalatokat gyűjteni a helyi kerékpározási lehetőségekről: a meglátogatott útvonalakon mindenütt hosszabb-rövidebb távokon kerekeshettek.

Franciaországban hivatalosan kétféle kerékpáros útvonal típust tartanak számon: az első a biztonság közlekedést lehetővé tevő kerékpárút, ide tartozik a kiépített kerékpárút, a kerékpáros ösvény, a kerékpáros folyosó, illetve a napi ezer gépjárműnél kisebb forgalmú országút. A második típushoz tartoznak a zöldutak, amelyeket a nem motorizált közlekedési formáknak – gyalogosok, kerékpárosok, rolleresek, kerekesekek stb. – alakítottak ki. Ezek az utak a Magyarországon ismert kerékpárutaknál jóval szélesebbek, mert használatuk többfunkciós. Haladhatnak csatornák mentén, tavak körül, városokban és városok körül, és gyakran a felhagyott vasútvonalakon is.

Tanulmányutunkon négy tartomány – Rhones-Alpes, Burgundia, Frache-Comte és Alsace – összesen 10 zöldútját látogattuk meg és próbáltuk ki. Az útvonal összeállításában és a helyi eligazodásban egy francia kerékpáros szervezet lelkes aktivistája, Frederik Rollet (a zöldutak nemzeti koordinátora Franciaországban) volt segítségünkre.

Megérkezésünkkor – az első meglátogatott zöldúton – rögtön szembetűnt az utak jó állapota, a rendkívül hasznos és dekoratív információs táblák, amelyek a zöldutak mentén a térség térképeit is tartalmazták. A jelzések, táblák mindenhol jó minőségűek, informatívok voltak – sok helyen több nyelven is segítettek a tájékozódást. A kerékpárral közlekedők biztonságát szolgálták az autóutak kereszteződéseinél felállított „kapuk”, amelyek lassításra, szűk kanyarodásra kényszerítik a kerékpárost. Az utak „többfunkcióssága” Franciaországban valóságos: számos görkorcsolyással, kocogóval vagy éppen babakocsival kocogóval találkoztunk.

A kerékpáros utak emelkedése nem lehet több 3 százalékosnál – ennek a feltételnek könnyen megfelelnek a felhagyott vasútvonalakon kialakított zöldutak. Követendő példa, ahogyan a régi állomásépületeket megőrizték, új szerepet találva nekik: sok régi épületben működik kerékpárkölcsönző, szerviz, vagy a turisták számára információs pont.

A városi kerékpáros közlekedéssel Annency-ben ismerkedhettünk meg. A város pályaudvarán kapott helyet a kerékpáros centrum, innen végig kiépített és jelzett útvonalon lehet eljutni a közeli turistaközpontokhoz.

Egy érdekes kerékpárforgalom-számláló berendezést is megismertünk: az aszfalt alatt kialakított két, egymástól 20-30 centiméterre lévő kis alagútban akusztikai jeleket érzékelő chip, berendezés található. A kerékpár áthaladásakor gyors egymásutánban érkező ütések alapján rögzíti az adott időszakban áthaladó kerékpárosok számát. Az így nyert információk felhasználhatók az utak tervezésénél, népszerűsítésénél és közlekedésbiztonsági vizsgálatoknál is.

Leghasznosabbnak azt tartottuk, hogy megismerhettük a zöldút kiépítésének, üzemeltetésének technikai megoldásait. Szintén érdekes volt megtudni, hogyan működnek együtt a francia zöldutas szervezetek az állami, önkormányzati intézményekkel, hogyan osztják meg az utak fenntartásának, fejlesztésének feladatait.

A magyarországi zöldutakhoz képest, ahol a programoknak jelentős természetvédelmi, helyi értékeket megőrző, vidékfejlesztési, helyi gazdaságerősítő szerepet is szánunk, Franciaországban a zöld útvonalak inkább közlekedésbiztonsági, rekreációs, aktív kikapcsolódással összefüggő feladatot látnak el.

*Budai Krisztina*

## ZÖLDUTAK KÖZÉP-EURÓPA ORSZÁGAIBAN

Az Ökotárs Alapítvány része egy szélesebb körű nemzetközi együttműködésnek, a már említett Environmental Partnership konzorciumnak, amely megalakulásakor négy visegrádi országban tevékenykedett, majd fokozatosan bővült Románia és Bulgária felé. Országaink közül a zöldút gondolat Csehországba érkezett meg először, a cseh felmenőkkel rendelkező Lu és Tíree Chmelar közreműködésével. Ők készítették elő az egyik legnagyobb és ma is sikerrel működő zöldút programot, a Prága–Bécs zöldutat. Ők mutatták meg nekünk először, hogy a zöldutak milyen szorosan kapcsolódhatnak küldetésünkhöz, és hogy ezek a programok a vidékfejlesztés, a természeti és kulturális örökségvédelem mily remek eszközei. A cseh példa ösztönzőleg hatott a környező közép-európai országokra is. Létrejött a Közép-európai Zöldutak Szövetsége (Central European Greenways), amely 2002 óta tanácskozási joggal tagja az Európai Zöldút Szövetségnek. A konzorcium tagjai szorosan együttműködnek egymással. A magyar Ökotárs Alapítvány, a lengyel és a szlovák testvérszervezet közös programja a Borostyánkő út program (Amber Trail Greenway, ATG), amely a Krakkó és Budapest közötti zöld folyosó mentén segíti elő a turizmus és a vidék fejlesztését. A konzorcium egyéb futó programjai: Morva borutak, Krakkó–Brno–Bécs zöldút, amely Morvaországon keresztül vezet, székelyföldi Borvízút stb.

A Morva borutak (Moravské Vinárské Stezky) egy részét látogatta végig Kelemen Zoltán és Pantali Bence, az Ökotárs Alapítvány zöldút programjában a kezdetektől részt vevő Göncöl Szövetség, illetve Magosfa Alapítvány aktivistái. Beszámolójukat az alábbiakban olvashatják.



## BORUTAKON A SÖR HAZÁJÁBAN

A Franciaország déli és délkeleti régióit bemutató Mediterrán Greenway tanulmányút a csehországi Brno városából indult. Odáig mindenki maga szervezte meg az utazását. Mivel igazi zöld turistáknak tartjuk magunkat, és egyébként is érdeklődünk a nálunk már kicsit előbbre járó cseh zöldutasok eredményei iránt, elhatároztuk, hogy javarészt kerékpárral tesszük meg az utat, a magyar és a szlovák szakaszt vonattal lerövidítve. Döntésünket nagyban befolyásolta az az erős belső kényszer, amely mindig új és újabb, jelen esetben csehországi tájak és hangulatok felfedezésére ösztökél.

Esti kerékpárszerelés és hajnali indulás, többszöri átszállás után jutottunk a rajkai határig. Innen két keréken folytattuk utunkat Pozsonyig, mivel az eltérő információk miatt bizonytalan volt, melyik vonaton mennyire túrik meg a kerékpárokat. A lógó orrú időben igencsak taposnunk kellett a forgalmas mellékúton, hogy elérjük a bennünket a cseh határig, Kutya-ig szállító vonatot.

Erősen bent jártunk a délutánban, mikor a bámészkodó határőrökre fittyet hányva átsuhantunk Morvaország kapuján. Csendes, meghitt utacsán érkeztünk az első hangulatos falucskába, Lanžhotba, ahol csatlakoztunk a négy csehországi zöldút egyikéhez, a Morva borúthoz. A településen útbaigazító térképet és a borutat kijelölő táblákat találtunk, amelyek a későbbiekben is jól irányítottak utunkon.

Egyébként, mint megtudtuk, az útvonal tervezését 1999-ben kezdték meg, kezdetben tizenöt bortermező település bevonásával. Mára mintegy kétszáznyolcvan tagja van a települési szövetségnek és a 2001-ben átadott 400 kilométernyi szakasz is kibővült, jelenleg Brnóig lehet eljutni rajta. A Franciaországban megismert zöldutaktól eltérően ezt elsősorban kerékpárosok számára jelölték ki kis forgalmú utak felhasználásával, de nagyobb települések környékén már a toloszékésekre, görkorcsolyázókra is gondoltak, helyenként pedig velük párhuzamosan gyalogos turistautak futnak.

Az alapítvány és a szövetség munkájában résztvevő települési önkormányzatok és civil szervezetek célja hivatalos nemzeti termékként elismertetni a borutat és így bevezetni a világpiacra. Szoros együttműködés kialakítását tervezik a környező országokkal, elsősorban Ausztriával (amelyre működő példa a Bécs–Prága és a Bécs–Brno–Krakkó zöldút). Ugyancsak fejlesztési célból hozták létre a Fogadd örökbe az utat programot, ami Znojmo térségében működik hatékonyan. Az is kiderült, hogy a pénzügyi forrásokat főként a települési önkormányzatok teremtik elő a civilek segítségével, igaz lassan, de megfigyelhető az útvonal menti kistermelők szolgáltatásainak, aktivitásának fejlődése. A szövetség a közeljövőben szeretné az utak biztonságát és minőségét javítani, valamint szolgáltatói minősítési rendszert létrehozni.

Első megállókat követően letértünk az országútról, és erdei úton haladtunk tovább. A Breclavig tartó szakaszon erdészeti tanösvényt, vadászkastélyt, bronzkori temetőt találtunk, néztünk, csodáltunk. Breclavban újabb pihenő a késő délutánban. Mivel ökoturistáskodtunk, kipróbáltunk néhány helyi terméket: a bramberákot (foghagymás goffry) és a Pivo márkájú pivót (sört). Ezt követte a legszebb cseh szakasz tavak és holtágak szegélyezte kanyargós erdei útjaival, ösvényeivel, amelynek végén váratlanul bukkant fel Lednice szép kastélya és parkja. Egyet néztünk jobbra, kettőt balra, s az est sötétségbe öltözött. Mi is melegebb ruhába bújtunk, felkattintottuk lámpáinkat, s mint korai szentjánosbogarak dülöngéltünk a pavlovi várat szuggerálva egyre, hátha közelebb jön. S mintha tényleg közeledne, s lassan el is gurultunk alatta Dolny Vestonice borospincéi között, majd átverekedtük magunkat a vár alatti tavat átszelő töltésen. A túloldalon finom helyi csapolt sör melegénél bújtunk hálósájkainkba a faluszélén.

Másnap korán keltünk, s az előző napból kicsit megkésve hazabandukoló emberkét megelőzve kiterjedt és forgalmas borüzem mellett haladtunk tovább. Az első nyitva talált boltnál elköltöttük reggelinket, majd uszgyi tovább, vár Brnóban a Karosa. (Cseh autóbuzsmárka – a szerk.) S valóban jól lehetett haladni a jó minőségű zöldúton. Brno előtt kicsit bonyolultabbá vált ugyan az infrastrukturális rendszer, de végül a kihelyezett térkép segítségével mégiscsak a jó utat választottuk. A városhoz közeledve tapasztaltuk, hogy a kerékpárút-hálózat nemcsak jól kiépített, de igénybe is veszik a versenykerékpárosoktól a kikapcsolódni vágyó nyugdíjasokig nagy számban. Ezért innen kicsit lelassítva, óvatosabban tekerve érkeztünk Brnóba, ahol a katedrális felemelő látványa és a kulturált város hangulata koronázta meg másfélnapos ismerkedésünket a morva borok otthonával.

Összegezve a Morva borutakon végzett megfigyeléseinket és összevetve az ezután megismert francia zöldutakon tapasztaltakkal, elmondhatjuk, hogy a csehországi viszonyok jobban hasonlítanak az itthoni körülményekhez. A francia gyakorlattól eltérően, ahol rendszerint újonnan kiépített infrastruktúrával, jó minőségű burkolatokkal találkoztunk, itt különböző adottságú nyomvonalak (erdészeti utak, kerékpárutak, gyalogos ösvények) felhasználásával jelölték ki a borutat. A nyugati országokban a zöldutakat elsősorban szabadidős kikapcsolódásra használják hétvégenként a helyiek, míg a cseheknél egyre nagyobb szerepet kap a helyi jellegzetességek megismertetése, a szolgáltatók bevonása és az odalátogató turisták számának növekedése. Ez utóbbi nálunk is megvalósítható, és használhatósága, költséghatékonysága miatt követendő példa lehet.

Pantali Bence





## A MAGYARORSZÁGI ZÖLDÚT PROGRAM

Az Ökotárs Alapítvány Magyarországon 1997 óta foglalkozik a zöldút programmal. Az első magyarországi útvonal a nemzetközi, Krakkót Budapesttel összekötő Borostyánkő út volt az egykori kereskedelmi útvonal mentén.

A Borostyánkő út program ma is érvényes üzenetet közvetít az újonnan létrejövő zöldutak felé: „Századokon át kereskedők utaztak az ősi Borostyánkő úton, hogy javakat és gondolatokat cseréljenek. Az értékes árucikkek összekötötték a különböző nemzeteket és kultúrákat. Ma egy új Borostyánkő út kapcsolja össze Lengyelországot, Szlovákiát és Magyarországot az újjáéledő Közép-Európában. Az új típusú együttműködés lehetőséget teremt arra, hogy a történelmi folyosó mentén élő emberek és közösségek hatékonyan segítsék a fenntartható fejlődés megvalósulását, egyúttal megőrizték, megvédjék és megújítsák hagyományos tájait, kulturális és természeti értékeit.”

A program céljai között szerepelt a vidéki területeken a nonprofit és civil szektor fejlődésének elősegítése, a fenntartható turizmus elve a gazdaság, a társadalom megerősítésével, a határon átnyúló együttműködések támogatása, a helyi közösségek tudásának bővítése, különös tekintettel kulturális, természeti örökségeikre, népi hagyományaikra. A Borostyánkő út Lengyelországban Krakkótól indul, Chyznenél, Trstenánál éri el a lengyel–szlovák határt, majd Besztercebányán keresztül Ipolyságig, illetve Párkányig fut. Magyarországon Pest megye északi és Nógrád megye nyugati része alkotja a program területét.

A program hazai eredményei között kiemelkedők:

- az Ipoly-völgyi kerékpáros útvonal Pest megyei szakaszának kitáblázása;
- a szlovák–magyar vasúti kapcsolatok fejlesztése érdekében szervezett kampány, különös tekintettel az Ipolyság (Šahy)–Drégelypalánk vasútszakasz újjáépítésére;
- a kerékpáros és vízi turisztikai kalauz megjelentetése a Dunakanyarról és az Alsó-Ipoly mentéről;
- az ökoturisztikai marketing, melynek keretében állami szervek, önkormányzatok és civil szervezetek részvételével létrejött a Dunakanyar Ökoturisztikai Kerekasztal, amely két éven át közös megjelenést tett lehetővé Magyarország legrangosabb turisztikai szakvásárán, az Utazás kiállításon.



Az uniós csatlakozás együtt járt a támogatási szerkezet átalakulásával, amely az Ökotárs Alapítványt is érintette. Ennek ellenére a civil szervezetek érdeklődése és a fenntartható vidékfejlesztés – melynek egyik hatékony eszköze a vidéki turizmus fejlesztése – egyre szélesebb körben való elterjedése újabb zöldutak kialakulására ad lehetőséget.

2005-ben alapítványunk négy partnerszervezettel működött együtt térségük zöldutjainak fejlesztésében.

- Látványos volt a fejlesztés a Dunakanyarban és az Ipoly mentén. A kerékpáros és turisztikai információs jelzések kihelyezésén túl leltár készül az Alsó-Ipoly mente helyi termékeiről. A munka célja a helyi termékek bevonása a turisztikai szolgáltatásba, a termékek népszerűsítése, ezáltal értékesítésük elősegítése. [www.magosfa.hu](http://www.magosfa.hu)
- Az Ipoly menti zöldút Nógrád megyei szakaszán tevékenykedő civil szervezet zöldút fejlesztési programja több kisebb szervezet olyan programját támogatta, mint a zöldutak népszerűsítése, megismertetése a helyi közösségekkel, valamint vállalta egy vizes élőhelyet bemutató tanösvény kialakítását. Programjuk eredménye többek között a kilenc település turisztikai adottságait bemutató honlap, valamint bérelhető kerékpárok egy zöldút menti településen. [www.ipolyunio.hu](http://www.ipolyunio.hu)
- Dél-dunántúli partner szervezetünkkel korábbi vidékfejlesztési programjaink során is együttműködtünk. A több éve sikeres zselici élményporta hálózatot most már közös zöldút köti össze, ahol zöldutas kerékpárokat is igénybe vehetnek az ide érkező látogatók. [www.zselica.hu](http://www.zselica.hu)
- A Castanea zöldút Sopron környékén alkot összekötő folyosót kis települések és különleges természeti értékek között. A közreműködő civil szervezet célja, hogy a helyi értékeket megtartsa, gyarapítsa, és ezeket olyan környezetbarát közlekedési útvonal kösse össze, amely lehetővé teszi azok megismerését és zavartalan élvezetét. [www.castanea.hu](http://www.castanea.hu)



A Borostyánkő út Lengyelországban Krakkótól indul, Chyznenél, Trstenánál éri el a lengyel–szlovák határt, majd Besztercebányán keresztül Ipolyságig, illetve Párkányig fut. Magyarországon Pest megye északi és Nógrád megye nyugati része alkotja a program területét.

*„Adj az elhatározásnak időt és térfogatot, hogy megtalálja igazi helyét és formáját a világban.”  
(Márai Sándor: Füveskönyv)*



Ismertető, figyelemfelkeltő sétánk végére értünk. Amikor elindultunk, a zöldutak fogalmával ismerkedtünk meg, a mozgalom időszerűségével, történelmi gyökereivel. Szóltunk arról is, hogy a világ egyes tájain mennyire különböző megvalósítása lehetséges ugyanazon alapgondolatnak, azaz annak, hogy tájainkat, útjainkat fenntartható módon használjuk, hogy csökkentsük a közlekedés okozta környezeti terhelést, lehetőséget teremtsünk a rendszeres mozgásra, aktív életre és pihenésre, fedezzük föl és ápoljuk történelmi, kulturális, természeti örökségünket! Külön teret szenteltünk a zöldút egyes építőelemeinek, a kerékpárutaknak, a kijelölt gyalogos turistautaknak, de elmondtuk, hogy a zöldutak részei lehetnek a lovaglásra alkalmas utak, sőt a vízi utak is.

Áttekintettük, hogy egy-egy zöldút az élet hányféle területén lehet hasznos. Íme néhány tény, hogy miért is jó, ha van zöldutunk:

- A zöldutak erőteljesen növelik azoknak a látogatóknak a számát, akik a gyalogos, kerékpáros vagy egyéb nem motoros közlekedést választják, köztük a gyermekes családokét, az üdülőket, az idősekét vagy a mozgáskorlátozottakat.
- A zöldutak hozzájárulnak a területfejlesztési tervek céljainak teljesítéséhez, javítják például a közlekedési ellátottságot, összekötik a külső, természeti területeket a településsel.
- Ösztönzik a zöld felület növelését, a parkok építését, a folyópartok védelmét és használatát, és általában a természeti környezet és a kulturális örökség védelmét.
- A zöldutak növelik a terület látogatottságát, ugyanakkor a látogatók irányításával védik az érzékeny természeti területeket.
- A zöldutakhoz kapcsolódó tájékoztató táblákon, kiadványokon keresztül a látogatókkal, használókkal megismertetjük az útvonal természeti, kulturális és történelmi kincseit, növelve ezzel a helyi lakosok identitását.
- A zöldutakhoz a többnyire helyi tulajdonban lévő kisvállalkozások kötődnek, és nincs szükség nagy beruházásokra, tőkebeáramlásra. Vagyis a zöldutak a hátrányos helyzetű, tőkeszegény kistérségekben is életképesek, és helyben jelenthetnek gazdasági hasznot.
- A zöldutak az együttműködésről is szólnak, hiszen az a cél, hogy a társadalom minden szektorának képviselőjét bevonja,

megmozgassa a megvalósítás és a működtetés érdekében. Egy-egy zöldút szinte elképzelhetetlen az önkormányzatok, a civil szervezetek, a lelkes magánszemélyek, a helyi vállalkozók és együttműködésük nélkül.

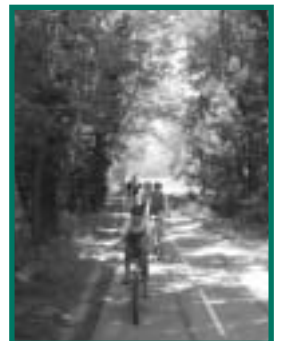
Végezetül gondoljuk át még egyszer a zöldút kifejezés tartalmát, és lássuk, milyen feltételek teljesülésekor beszélhetünk zöldútról.

- a zöldutak sohasem utasításra jönnek létre, a kialakítással és fenntartással járó felelősséget minden esetben szabad akaratából vállalják föl helyi lakosok csoportjai, civil szervezetek, önkormányzatok vagy ezek együttműködő szervezetei;
- a zöldutak alaposan megtervezettek, a tervek tartalmazzák a zöldutak céljait, kiépítésük lépéseit, funkcióit és használatának lehetőségeit is;
- minden esetben pozitívan hat a környezetre, a fenntartható fejlődés alapelvét mindig szem előtt tartja;
- javítja a helyi lakosok életminőségét, segíti a közösség és a helyi gazdaság fejlődését;
- a zöldút mindig többfunkciós – például egyszerre teszi biztonságosabbá a helyi közlekedést, óvja a környezetet és sportolási, pihenési, kikapcsolódási lehetőséget nyújt;
- a lakosság döntő része számára hozzáférhető és közhasznú.

Röviden ennyit volt módunk elmondani erről a nagyszerű kezdeményezésről. Reméljük, kiadványunkat tartalmaznak találta, felkeltettük érdeklődését, és ha ez így van, kérjük, csatlakozzon hozzánk.

Végül el kell mondanunk azt is, hogy a kiadványunkat végigkísérő alapgondolatoknak a zöldutak nem az egyetlen megvalósulási formái. Magyarországon is terjednek a natúrparkok, amelyek lényege, hogy egy-egy kultúrtáj fejlődését a fenntarthatóság elvei alapján képzelik el. A természetvédelmi törvény megfogalmazása szerint „a natúrpark az ország jellegzetes természeti, tájképi és kultúrtörténeti értékekben gazdag, a természetben zajló aktív kikapcsolódás, felüdülés, gyógyulás, fenntartható turizmus és a természetvédelmi oktatás, nevelés, ismeretterjesztés, továbbá a természetkímélő gazdálkodás megvalósítását szolgáló nagyobb kiterjedésű területe, amely a jogszabályban foglaltaknak megfelelően jön létre”.

A natúrparkok a zöldutak természetes szövetségesei, és jó lenne, ha a natúrparkok tájegységeit a zöldutak hálózata kötné össze.



Bakó Levente, Kelemen Zoltán, Sólyom Péter: Dunakanyar és Alsó-Ipoly mente kerékpáros és vízi turisztikai kalauza I., 2000. Ipoly Unió Környezetvédelmi és Kulturális Egyesület, Vác, 2000.

Bakó Levente, Budai Krisztina, Kelemen Zoltán, Sólyom Péter: Dunakanyar és Alsó-Ipoly mente kerékpáros és vízi turisztikai kalauza II., 2002. Ipoly Unió Környezetvédelmi és Kulturális Egyesület, Vác, 2002.

Flamik, Juraj Ing. (szerk.): Pruvodce programem Zelené Stezky Greenways. Nadace Partnerství, Brno, 2001.

Kelemen Zoltán (szerk.): Kerék-tár II. „Két Kerékkal Kevesebb” Egyesület, Vác, 2001.

Kelemen Zoltán (szerk.): Kerék-tár I. „Két Kerékkal Kevesebb” Egyesület, Vác, 1998.

Központi Statisztikai Hivatal: Nonprofit szervezetek Magyarországon 2003. KSH, Budapest, 2005.

Márai Sándor: Füveskönyv. Helikon Kiadó, Budapest.

Móra Veronika (szerk.): Hogyan? Tovább! – Szervezetfejlesztés civileknek. Ökotárs Alapítvány, 2005.

Sluiter, P. – Wattier, L.: Útmutató a civil szektor számára az Európai Unió támogatási alapjaihoz. Nonprofit Humán Szolgáltatók Országos Szövetsége, 2001.

Tandem Közlekedéstervező Mérnökiroda Kft: A megépült regionális kerékpárutak gazdasági, közlekedési és egyéb hatásai. Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság, 2000.

The European Greenways Good Practice Guide: Examples and Actions Undertaken in Cities and Periphery. European Greenway Association, 2000.

Török Marianna – dr. Vincze Krisztina: Alapfokú kézikönyv civil szervezetek számára. Nonprofit Információs és Oktató Központ Alapítvány, Budapest, 1998.

Vercseg Ilona: Közösségfejlesztő leckék kezdőknek és haladóknak. Közösségfejlesztők Egyesülete, Budapest, 2004.

## **Az Ökotárs Alapítvány és testvérszervezetei**

Magyarország – Ökotárs Alapítvány  
1056 Budapest, Szerb utca 17-19.  
Tel.: +36 1 411 3500, fax: +36 1 411 3515  
www.okotars.hu  
e-mail: Budai.Krisztina@okotars.hu

Regionális honlap: [www.environmentalpartnership.org](http://www.environmentalpartnership.org)

Csehország – Nadace Partnerství  
Czech Republic, Panská 7, 602 00 Brno  
Tel.: +420 542 422 766, fax: +420 542 422 777  
e-mail: pship@ecn.cz  
<http://www.nadacepartnerstvi.cz>

Lengyelország – Polska fundacja Partnerstwo dla Srodowiska  
Bracka 6/6, 31-005 Krakow, Polska  
Tel.: +48 12 422 5088, fax: +48 12 429 4725  
e-mail: [biuro@epce.org.pl](mailto:biuro@epce.org.pl)  
<http://www.epce.org.pl>

Szlovákia – Nadácia Ekopolis  
Komenského 21  
97401 Banská Bystrica, Slovak Republic  
Tel./fax: 421 48 4145 259, tel.: 421 48 4145 478  
e-mail: [epce@changenet.sk](mailto:epce@changenet.sk)  
<http://www.ekopolis.sk>

Románia – Fundatia pentru Partneriat  
Str. Harghita nr. 7/A/6,  
4100 Miercurea-Ciuc, Romania  
Tel.: +40 66 110678; fax: +40 66 110688  
e-mail: [epce@topnet.ro](mailto:epce@topnet.ro)  
<http://www.epce.ro>

Bulgária – Bulgarian Environmental Partnership Foundation  
12, Parchevic Str., apt.10 Sofia 1000  
Tel./fax: +359 2 9515479, +359 2 9515446  
e-mail: [bepf@bepf-bg.org](mailto:bepf@bepf-bg.org)  
<http://www.bepf-bg.org>



### **Képzésekkel foglalkozó nonprofit szervezetek**

Ökotárs Alapítvány

Móra Veronika

Cím: 1056 Budapest, Szerb u. 17–19.

Tel: +36 1 411 3500

E-mail: [move@okotars.hu](mailto:move@okotars.hu)

Inspi-Ráció Egyesület

Szép Éva, Vágvölgyi Gusztáv

Cím: 4400 Nyíregyháza Széchenyi u. 32/A

Tel.: +36 42 418 839

E-mail: [szeva@inspiracio.ngo.hu](mailto:szeva@inspiracio.ngo.hu)

Tanácsadók a Fenntartható Fejlődésért Egyesület

Horváth Kinga

Cím: 1145 Budapest, Bácskai u. 51/B

E-mail: [tff@zpk.hu](mailto:tff@zpk.hu)

Közösségfejlesztők Egyesülete

Péterfi Ferenc, Kovács Edit

Cím: 1011 Budapest, Corvin tér 8.

Tel./fax: +36 1 201 5728

E-mail: [kofe@kkapcsolat.hu](mailto:kofe@kkapcsolat.hu)

Civil Társadalom Fejlődéséért Alapítvány

Sátor Balázs

Cím: 1117 Budapest, Mészöly u. 4. III. 3.

Tel.: +36 1 385 2966, +36 1 385 3938, fax: +36 1 381 0011

E-mail: [ctf@ctf.hu](mailto:ctf@ctf.hu)

### **Hivatalok**

Nemzeti Fejlesztési Hivatal

1133 Budapest, Pozsonyi út 56.

Tel: +36 1 237 4400, fax: +36 1 329 3657

A hivatal munkájával kapcsolatos általános, illetve az Európa Tervvel kapcsolatos információkért hívja a 06 40 200 494-es kedvezményes kék számot.

A honlappal kapcsolatos észrevételeit kérjük, küldje az [nfh@meh.hu](mailto:nfh@meh.hu) e-mail címre, [www.nfh.hu](http://www.nfh.hu)

Magyar Terület és Regionális Fejlesztési Hivatal: [www.mtrfh.hu](http://www.mtrfh.hu)

Miniszterelnöki Hivatal: [www.meh.hu](http://www.meh.hu)

Esélyegyenlőségi Kormányhivatal: [www.eselyegyenloseg.hu](http://www.eselyegyenloseg.hu)

### **Szervezetek, intézmények**

Strukturális Alapok Képző Központ: [www.sakk.tpf.hu](http://www.sakk.tpf.hu)

Váti Kht.: [www.vati.hu](http://www.vati.hu)

Ma és Holnap Területfejlesztési és környezetvédelmi folyóirat honlapja:

[www.maesholnap.hu](http://www.maesholnap.hu)

Regionális Fejlesztési Holding Rt.: [www.rfh.hu](http://www.rfh.hu)

Észak-alföldi Regionális Fejlesztési Tanács: [www.eszakalfold.hu](http://www.eszakalfold.hu)

Tisza-tó Térségi Fejlesztési Tanács: [www.tisza-to-fejlesztas.hu](http://www.tisza-to-fejlesztas.hu)

Debreceni Egyetem Európai Tanulmányok Központja: [www.etk.unideb.hu](http://www.etk.unideb.hu)

### **Regionális Fejlesztési Ügynökségek**

Közép-Magyarország (ProRégio) RFÜ: [www.proregio.hu](http://www.proregio.hu)

Közép-dunántúli RFÜ: [www.kdrfu.hu](http://www.kdrfu.hu)

Nyugat-dunántúli RFÜ: [www.westpa.hu](http://www.westpa.hu)

Dél-dunántúli RFÜ: [www.ddrft.hu](http://www.ddrft.hu)

Észak-magyarországi RFÜ: [www.norda.hu](http://www.norda.hu)

Dél-alföldi RFÜ: [www.del-alfold.hu](http://www.del-alfold.hu)

### **Minisztériumok**

Pénzügyminisztérium: [www.p-m.hu](http://www.p-m.hu)

Belügyminisztérium: [www.b-m.hu](http://www.b-m.hu)

Egészségügyi Minisztérium: [www.eum.hu](http://www.eum.hu)

Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium: [www.fmm.gov.hu](http://www.fmm.gov.hu)

Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium: [www.fvm.hu](http://www.fvm.hu)

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium: [www.gkm.hu](http://www.gkm.hu)

Ifjúsági, Családügyi, Szociális és Esélyegyenlőségi Minisztérium: [www.icsszem.hu](http://www.icsszem.hu)

Honvédelmi Minisztérium: [www.honvedelem.hu](http://www.honvedelem.hu)

Igazságügyi Minisztérium: [www.im.hu](http://www.im.hu)

Informatikai és Hírközlési Minisztérium: [www.ihm.hu](http://www.ihm.hu)

Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium: [www.ktm.hu](http://www.ktm.hu)

Külügyminisztérium: [www.kulugyminiszterium.hu](http://www.kulugyminiszterium.hu)

Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma: [www.nkom.hu](http://www.nkom.hu)

Oktatási Minisztérium: [www.om.hu](http://www.om.hu)

### **Operatív programok irányító hatóságai**

Humán erőforrás-fejlesztési operatív program irányító hatósága:

Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium: [www.fmm.gov.hu](http://www.fmm.gov.hu)

Agrár- és vidékfejlesztési operatív program irányító hatósága:

Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium: [www.fvm.hu](http://www.fvm.hu)

Gazdasági versenyképesség operatív program irányító hatósága: Gazdasági

és Közlekedési Minisztérium: [www.gkm.hu](http://www.gkm.hu)

Környezetvédelmi és infrastruktúrafejlesztési operatív program irányító

hatósága: Gazdasági és Közlekedési Minisztérium: [www.gkm.hu](http://www.gkm.hu)

### **Európai uniós honlapok**

Az Európai Unió hivatalos honlapja: [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

A Magyarországi EU-delegáció honlapja: [www.eudelegation.hu](http://www.eudelegation.hu)

Magyarországi Régiók brüsszeli képviselője: [www.mtrfh.hu/brusszel](http://www.mtrfh.hu/brusszel)

