

Előszó

Az elmúlt években egyre gyakoribbá vált, hogy magánszemélyek motorkerékpárral közlekednek az erdőkben, védett és fokozottan védett természeti területeken éppen úgy, mint a turisták által, kedvelt nem védett jóléti erdőkben. A motorosok az erdőben való közlekedésre többnyire a gyalogos turistaforgalom számára kiépített utakat, erdészeti magánutakat, folyóvizek medrét használják számos problémát okozva. A jogellenesnek tekinthető cselekmények mellett külön problémát jelentenek, hogy ezek a járművek nem rendelkeznek rendszámablával, rendkívül zajosak, és a közúton, valamint a motoros közlekedésre ki nem jelölt útvonalon nagy sebességgel közlekednek, ezzel veszélyeztetik az ott tartózkodó gyalogosokat, túrázókat is saját testi épségük és a természeti értékek veszélyeztetése mellett.

Miután a turisták, a természetvédő polgárok, illetve civil szervezetek és a terep-motorozók közötti konfliktusok mérséklése, a közrend védelme miatt a probléma nem csupán természetvédelmi érdek, hanem társadalmi elvárás is, ezért szükséges a témakör átfogó áttekintése, és megfelelő megoldás keresése a kialakult konfliktusos helyzetre.

A motorosok, quadrosok azt mondják: az erdő az övük is, és szabadságjogaik korlátozásának minősül, ha a természet szépségét nem élvezhetik a maguk módján. Azonban ebben az érvelésben ott van a csapda, hogy szabadságjogok csak addig terjedhetnek, amíg mások szabadságjogait nem korlátozzuk azokkal. Márpedig a motorok, amelyek zajosak, büdösek és sokszor a természeti értékek zavarásával és pusztításával járnak együtt, bizony korlátozzák a csendesebb túrázók, kirándulók jogát az erdő nyugalomához, és még inkább veszélyeztetik az élővilágnak a humán jogrendszerben biztosított jogait.

Kiadványunk célja az, hogy ezt a problémás helyzetet bemutassa.



A probléma forrása

Az ökoturizmust ma már számos területen tekintik hazánk idegenforgalmi kitérési lehetőségnek, hiszen ehhez az ország adottságai - természeti környezete és nemzeti parkjainak változatossága miatt - kiválóak. A kijelölt világörökségek száma is új lehetőségeket nyújt a turisztikai ágazat számára, csakúgy, mint a folyamatosan fejlődő természetvédelmi turisztikai infrastruktúra. Ez az adottság nemzeti kincsünk, akárcsak az itt élő természeti értékek sokasága, amelyek így együtt fontos gazdasági potenciált jelentenek. Ennek az adottságnak a fenntartása fontos feladatunk, ezért megőrzése társadalmi célkitűzés is.

A természet azonban nagyon sok, kedvelt turisztikai ágazatnak szolgál létalappul. Világszerte s hazánkban is aggasztó trendváltozás tapasztalható. Az ezredfordulóig az erdők közjóléti funkcióját, a természeti területeket többnyire hagyományos kirándulók használták, a tiszta levegő, a csend, a természet szeretete vonzotta őket. Az ezredfordulótól kezdve azonban az extrém „kirándulók, hobbisták” tömege már a változatos terepfelszín, az izgalmas akadályok, a hobbiversenyek kedvéért látogatja ezeket a területeket, sokszor önző célokért, egyfajta kalandkeresés, „adrenalinvágy” helyszínékként.

A bekövetkezett változások óta országwide egyre több konfliktus keletkezett abból, hogy közutakon, köz- és védett területeken állandósult a műszaki sportot hobbi színponton üzők jelenléte, melyek miatt indulatok szabadultak el: internetes fórumokon, lakóterületek, játszótérek közelében, de elsősorban a védett területeken a fizikai bántalmazásig juthatnak olykor a viták. Sokak véleménye, hogy a tevékenységek nemcsak a természetet károsítják, hanem etikátlank, és morális szempontból is veszélyesek:

- *Etikátlan, mert embertársai nyugalomát, kikapcsolódását zavarja.*
- *Morálisan is veszélyes, mert a nyilvánvaló törvény- és szabálysértések szankcionálására nincs kellő ellenőrzési kapacitás, ezért a társadalomra nézve is veszélyes üzenetet hordoz: bárki, bárhol, önkényesen használhatja gépjárműnek nem minősülő, de motoros sporteszközét.*
- *Ezen túlmenően nem elhanyagolható az a gazdasági kár, amelyet az erdei ökoszisztémában (az erdő, a vadállomány, az alsóbbrendű élővilág számára), vagy éppen a milliárdos beruházásokkal létrehozott ökoturisztikai pihenőhelyek közelében közvetlenül vagy közvetve okoznak.*

A témával foglalkozó szűk hazai irodalom különböző csoportokba sorolja a természetben üzőt sportokat, elsősorban technikai háttér szerint, de ezzel megegyezően szinte környezetterhelés szerint is.

A természeti értékek veszélyeztetése ezeknek a művelésében nem feltétlenül következik be, csak a nem kellő körültekintéssel végzett, vagy nagyon intenzíven végzett gyakorlat jár együtt a károkozással.

Jelenthet természeti kockázatot többek között a helytelenül végzett sziklamászás, barlangászás, lovaglás, hegyi kerékpározás, paplanernyőzés. A műszaki sportok közül a fő gond a terepmotorozással, off-road típusú terepjárózással és quadozással van, de a szervezett rally is okozhat problémákat. Vízi sportok közül a jet-ski, a speed-boatok és vízisi helytelen használata okozhat gondokat. Mindezekkel a közeljövőben foglalkozni kell, jelen helyzetben elsődleges problémaként a terepmotorozás, off-road típusú terepjárózás és quadozás jelentkezik.

Az eltérő álláspontok

A trendváltozás konfliktusok sorozatát indította el a hivatásos és civil természetvédők a turisták, a lakosság és a „hangos” túrázó kör a quadosok, endurósok és terepjárósok között.

Számos újságcikk és internetes fórumokon zajló parázs viták kísérik a jelenséget, melyekben a következő álláspontok körvonalazódnak:

a.) *Hagyományos turisták, természetvédők:*

Álláspont: Szorongások és veszély érzetek kerítik hatalmába azokat, akik az arctalan motoros bandákkal találkoznak túrázásaik során. Előbb-utóbb, jobb híján kénytelenek „megvédeni” magukat és a nyugalomát, csak szóban teszik meg jelenleg:

- *„Törvényen kívüli fantomok, szabad hordák a rendszám nélküli motorosok.*
- *Több ezer embert zavar, hogy már az erdőben sincs nyugalom miattuk.*
- *Jó dolgukban nem tudnak mit kezdeni magukkal....*
- *Sportcélú járművek esetében is tegyék kötelezővé a forgalmi rendszám vagy más azonosítószám használatát.*

A quad története

A quad nem más mint, egy motorkerékpár és egy kisterepjáró keveréke. Megnevezésként elterjedt még az „ATV” kifejezés is, de ez inkább a munkagépként használatos négykerekeket takarja.

Kevesen tudják, hogy az első, speciálisan átalakított terepmotorok nem is négykerekeiek voltak, hanem csak három kerékkal rendelkeztek, de a sok baleset miatt biztonsági okokból át kellett alakítani a járműveket négykerekekké. Az USA-ban már a 90-es évek elején jelentősen megnőtt a quadok száma, de ez a népszerűségi hullám Európát csak jóval később érte el. Ennek oka a közúti közlekedés szabályozásában keresendő.

A hivatalos szervek sokáig nem tudtak mit kezdeni a se nem motor, se nem autó külsejű járgánnyal. Csak úgy engedélyezték a közúti használatukat, ha a gyártó felszerelte őket a nagymotoroknál megszokott berendezésekkel (irányjelző, féklámpa stb.). Hazánkban azonban a quadok jelenleg nem kaphatnak közútra szóló minősítést, így többnyire csak forgalomtól elzárt területeken használhatók.

Aki először ül ilyen járművön, annak hozzá kell szoknia a sajátos kormányzáshoz. Mivel a kanyarodásnál a jármű teste nem tud úgy bedőlni, mint egy kétkerekes motor, nagyobb sebességnél a kanyarban testsúlyunk áthelyezésével tudunk koriggálni. A nagyobb teljesítményű quadoknál elég egy rosszul időzített „gázfröccs” a kanyar előtt, és máris az általunk nem várt irányba lódul meg a jármű. Éppen ezért a kormányt mindig fogjuk erősen, hogy az úton tartsuk a quadot.

Fokozottan figyeljünk a felhajtókra, bukkanókra! Ha túl nagy sebességgel közelítjük meg az akadályokat és a quad elemelkedik a földről, akkor a landolás nem mindig oda történik, ahová gondoltuk. A statisztika szerint a kezdő vezetők ugratásaiból származik a legtöbb súlyos baleset, nem is beszélve arról, hogy a járműben keletkezett kárt is a vezetőnek kell megtérítenie.

(<http://www.outdoorzona.hu>)

- Ne engedélyezzenek sportversenyeket!
- A hatóság is hibás, mert valójában a kis településen élő motorosokat, pl. a körzeti megbízott jól ismeri, és hallgatólagosan eltűri őket.
- Miért az adófizetők pénzéből kellene támogatni (pályákat nyitni) ezen örült hobbik feltételeinek kialakítását?
- Nem általában a motorosokkal van baj, hanem azokkal a motorosokkal, akik másokra való tekintet nélkül száguldoznak: balesetveszélyesek, a motor rendkívüli hangerejével minden élő megriasztanak, feltűrik a talajt, és talán éppen ezért nem vállalják tetteik következményeit.

B.) Hangos turisták:

Álláspont: Állampolgári joguk, a közterületek így a természetvédelmi területek használata is megilleti őket, szabadságjogaik gyakorlásában ne korlátozzák őket.

- „Valahol a mocisoknak is kell élniük!
- Nem ártunk neki semmit a motorral
- Quadozom az erdőben, és a véleményem szerint az erdő mindenkié, enyém is, tied is...
- Kötél kifeszítés.... ezek a parkörök teljesen felelőtlenek
- Gyárilag nagy motor, nagy hang. Eddig is volt rendszám, de minek mikor, úgyis elhagyom?
- A kutyát sem zavarja, hogy motorozik-e valaki az erdőben, vagy sem.
- Még hogy a motorok zaja zavarja az állatokat. Mikor megállunk pihizni, nem hallani mást, csakhogy zúgnak a láncfűrészek, az más, ugye?
- A terepkerékpárosok is kárt okoznak, őket mégsem bántják (taposás, utakról való illegális letérés, stb.),
- A terepjárók (erdészek, vadászok, természetvédők) két nyomvonalon haladnak, és egy kerekük szélessége kb. háromszorosa a mi kerékszélességünknek. Súlyuknál fogva jó mélyen be is ássák magukat a talajba, és így kaparva haladnak előre.
- Vadászok, erdészek használt járművekkel, teherautókkal, levedlett személyautókkal szállítanak (!?), amelyeknek szintén nincs rendszáma, soha nem bántják őket.
- A sportkipufogó által okozott zaj nem nagyobb, mint a városi közlekedés zaja együttvéve.”

(Forrás: internetes fórumok: www.boon.hu, www.kothalo.hu, kothalo@zpok.hu)

Közbiztonsági kockázat:

A beszámolók szerint félelem és balesetveszély, szorongás és veszély érzet keríti hatalmába azokat az embereket, akik az arctalan motoros bandákkal találkoznak túrázásaik során. Védekezésésként csak az agresszió viszonzása jelenik meg, ami a szavakon túl a tettekben is megnyilvánul, s ez közbiztonsági szempontból is aggasztó jelenség.

Számos kölcsönös fenyegetés tűnik fel az internetes levelezésekben, melyeket olykor tett követ:

- „Vadászok riasztó lövéseket adnak le
- Ha valaki elmotorozna mellettem, túrabotot szúrok a küllőjébe, persze véletlenül.
- Meg fogunk állítani titeket minden lehetséges eszközzel! (törvényekkel, erdőke-rülő jogokkal felruházva /sós puska-csakhogy értsétek)
- Durva és hathatós intézkedéseket várok el ez ügyben a hatóságoktól.
- A Kötháló technikai sportok ügyében szervezett aláírás gyűjtésben közremű-ködő önkéntes segítő szerint az osztrák határ mentén: „nem lehet kivitelezni, mert még aznap megverik az aláírásgyűjtőket a motorosok. Mindenhol van egy báziscsoport, akik behívják a külföldieket is, és sokan profitálnak ebből. Ez egy nagy maffia, és nem árt vigyázni!”

Miért kapnak zöld utat a crossmotorosok a természetben?

Nemcsak az esőzés, hanem a védett területekre zúduló agresszív butaság, a motorizált társadalomellenesség is károkat okoz a Bükki Nemzeti Park területén. Reményünk csak az lehet, hogy az erdei iskolát megjárta nemzedék már tudni fogja, hogy a természetvédelem nem más, mint embervédelem.

A Szalajka-völgyből a Milleniumi Kilátóhoz vezető Milleniumi tanösvényen súlyos károk keletkeztek az esőzéseknek köszönhetően. Azonban nagy problémát okoz, hogy a kirándulók számára készített tanösvényeken crossmotorosok és quad-osok is járnak, panasolta Antall József, erdőmérnök, az Eger Erdő Rt. Szilvásváradai Erdészeti gondnoka. Persze nemcsak a tanösvényeken, hanem az erdészeti utakon is fellazítják a közlekedéssel a talajszemcséket, ami további eróziót okoz, ráadásul egyre mélyülnek ezek a nyomok. További gondot okoz, hogy a fák között az úttalan, járhatatlan területeket is igénybe veszik, ahol már nemcsak a talajt, hanem magát az élővilágot is károsítják.

Hiszen ezekkel a motorokkal, quad-okkal olyan területeken is lehet közlekedni, ahol ember szinte nem is jár. A fák között ellavírozva olyan erdőségeket, sűrűségeket is érintenek, ahol a vadnak és mindenféle erdei állatnak a búvóhelye, pihenőhelye van. Ennek köszönhetően megváltozhat a nagyvadak járása. Sőt, az utódnevelés időszakában tavasszal gyakran előfordulhat, hogy az anyjuktól választják el a fiatal állatokat ezzel a tevékenységgel, hiszen rendkívül hangosak a járművek, és több km-ről is fölzavarják a vadat, és menekülésre készítetik.

Sajnos az Eger Erdő Rt. nem tud különösebben semmit tenni a vandalizmus megfékezéséért. Ennek talán az egyik oka az, hogy az erdésznek nincsen joga a crossmotorosokat megállítani, legfeljebb csak felhívhatja a figyelmüket az általuk okozott veszélyre. A tapasztalat azonban sajnos az, hogy ilyen esetekben a megállás és a párbeszéd helyett csak kikerülnek az erdészeket, és inkább még ráhúzzák a gázkart.

Antall József szerint nem az erdő lenne a helyszíne ennek a tevékenységnek. „Nem a Bükk-hegység legfokozottabban védett vagy védett területei azok, amelyeket igénybe kellene venni ezen tevékenységhez, hanem vannak olyan területek, amelyek nem védettek, akár iparterületek, ahol megfelelő pályát lehet építeni, akár közönséget is lehet fogadni, lehet gyakorolni. És nem utolsó szempont, hogy balesetveszély elkerülve.”

(Magyar Rádió - Oxigén, 2005. október 19., Berecz Béla)

Motorok dúlják az erdőket

Szinte lehetetlen feladat a szabálytalan-kodók azonosítása. Egyre népszerűbb a megyében az erdei motorozás, azonban a quadosok és a krosszmotorosok között jó néhányan természetvédelmi területeken tesztelik a lóerőket.

A természetért aggódó szakemberek szerint nemcsak az a fájó, hogy a motorosok eltapossák az erdőben a bokrokat, a növényzetet. Vannak, akik a természetvédelmi oltalom alatt álló területeken hajtanak, ezzel veszélyeztetve a védett növényeket és állatokat. A szabálytalan-kodókat szinte lehetetlen elfogni, a rendőrség sokszor tehetetlen, hiszen a gyors gépek pillanatok alatt eltűnnek. Szabálysértés miatt ugyan lehet feljelentést tenni, de a rendszám nélküli járműveket nehéz azonosítani – derült ki a nagymátéi vadászházban pénteken lezajlott fórumon, ahol az érintett hatóságok képviselői találkoztak.

Nagy Gábor, a Duna-Dráva Nemzeti Park Igazgatóság tájegységvezetője elmondta, szinte már mindenütt találkoztak a motorosokkal, a Jakab-hegytől a Remete-réten át a Kelet-Mecsek Tájvédelmi Körzetig – az utóbbi egyes részeire gyalogosan is csak engedéllyel lehetne belépni. Szerinte egyetlen megoldás az lenne, ha hatóságokkal egyeztetett útvonalat kapnának a terepre vágyók. A nemzeti park szerint erre alkalmas útvonal György-akna és István-akna között húzódhatna egy, a természetvédelmi szempontból kevésbé értékes területen keresztül.

A Mecseki Erdészeti Zrt. termelési igazgatóhelyettese is hasonlóképpen foglalt állást. Szőnyi János közölte, a tiltás önmagában nem vezet eredményre, az erdészeti is keresi a megegyezést. Még idén szeretnék elindítani azt a folyamatot, amely során kijelölt útvonalhoz juthatnának ezek a motorosok.

(Dunántúli Napló, 2007. január 31., Bóka Máté)

Tettlegességi esetek:

- 2005. májusában Telkibányán 15 endurós bántalmazott egy helyi állampolgárt. *Helikopteres üldözés után 10 elkövetőt elfogtak, azonban a következményekről nem tudni.*
- 2005. október: Csongrád megye, Kiskunsági Nemzeti Park: *Szolgáltatban lévő gátórt ütött el a Maros-töltésen egy terepmotoros.*
- 2006. augusztus: *Túrkeve határában megvertek és megfenyegettek egy gazdálkodót terepmotorosok, aki nem mert feljelentést tenni.*

Az outdoor célcsoport jellemzői:

Az extrém sportok az élet változatosságát hivatottak bizonyítani egyesek számára, a legtöbben tehát a kalandot keresik. Ezeknek a sportoknak a többsége a természetben zajlik, fontos, hogy izgalommal és némi félelemmel dobják fel szürke hétköznapjainkat, emeljék vérünk adrenalin-szintjét. Keresik a kalandokat, a kihívásokat. Ebben a rohanó és motorizált világban már szinte nem is csoda, hogy paradox módon, sokan a nagy kalandot a természetben autó vagy motor nélkül el sem tudják képzelni. Sokak már nézőként is megkapják az izgalmat, élményt, ha az erdei utakon száguldó autók versenyét nézik.

Ezen túlmenően rendkívül meghatározó, hogy az emberek véleményét manapság a reklámok formálják leginkább. Egy terepjáró vagy egy márkás enduró motor nem kis beruházás. A gyártóknak érdekük, hogy reklámozzák az életérzést, amely a termék megvásárlásával megkapható, mindent meg is tesznek tehát azért, hogy minél többen megismerjék a korlátlan szabadság érzését, amelyet szerintük csak ezekkel a benzinfaló gépekkel érhet el egy ember.

A társadalmi feszültséget fokozza, hogy a hangos járművek, illetve az azt használók

felszerelése többnyire magas árfevésűek, ez (is) irritálja a hagyományos turizmusformákat kedelőket. Egyben jelzi, hogy a hangos turisták csoportja egy fizetőképes réteg.

Figyelmet érdemel, hogy a motorosok között nagyon sok a fiatal, tizenévesek is akadnak, akik középkori lovagként ülnek motorjaik nyergében, és az erdőt meghódítandó terepként kezelik. Miközben száguldoznak a fák között, és menekülnek az erdő tulajdonosa, a természetvédelmi kezelő vagy éppen a hatóság elől, talán fel sem fogják, hogy tevékenységük büntethető, vagy éppen tudják, és éppen ezért kockáztatnak, hiszen kiskorúként könnyen megúszhatják a büntetéseket.

Környezeti hatások:

A természetben űzött sporttevékenységnek semmiképp nem lehet pozitív hatása. Mindenképpen zavarással jár, mindenképpen élőhelyeken megy keresztül. Azonban a bölcsen, kellő körültekintéssel vagy megfelelő szemlélettel végzett sportok (pl. tájfutás) esetében elérhető, hogy semleges hatásúak legyenek az életközösségre. Azonban a legtöbb tevékenység, azok közül is a műszaki sportok nagyon könnyen járnak negatív környezeti hatásokkal.

A természetben űzött műszaki sportok kedvelői sajnos a legritkább esetben tájékozottak az általuk okozott természeti károkról. A környezeti elemekre gyakorolt legfontosabb hatások a következők:

Munkagép volt, később lett sportmotor

Az ATV – All Terrian Vehicle, vagyis minden terepen használható – négykerekű terepmotort eredetileg mezőgazdasági munkagépnek használták, amelyhez különböző mezőgazdasági eszközöket, fűnyírót, hótólót vagy éppen kis utánfutót is lehetett csatlakoztatni. Ennek a munkavégzésre készült gépnek a sportváltozata lenne a quad, amely először az amerikai kontinens északi részén lett népszerű. Hazánkban négy-öt éve terjedt el, és olyannyira keresett, hogy jelenleg már a nagy kereskedelmi üzletláncok bevásárlóközpontjaiban is vásárolhatunk belőle.

Az árak a négykerekű motorok esetében is a minőségtől, a gyártótól, valamint a teljesítménytől függően változnak. Ugyan már 200 ezer forintért is vehetünk quadot, de egy komolyabb négyütemű 250 köbcentis ára egymilliótól indul, és a legdrágábbakért 4-5 milliót is elkérnek. Az alapvetően terepre készült jármű vezetéstechnikai szempontból is különleges odafigyelést igényel, hiszen a gép nem úgy viselkedik, mint egy kétkerekű motor, de nem is úgy, mint egy autó.

A közúti közlekedésben csak olyan quadok vehetnek részt, amelyek rendelkeznek a magyarországi és az európai, a szigorú biztonsági feltételeket is magában foglaló típusbizonyítvánnyal. Közúton a „B” típusú, vagy segédmotoros jogosítvány kell 350 kilogrammig és 4 KW-os teljesítményig, előlött 550 kilogrammig és 15 KW-os teljesítményig „A” típusú vezetői engedély szükséges.

Egy neve elhallgatását kérő motoros elmondta, van egy mag Baranyában, amely quadosok-ból és krosszmotorosokból áll, ők már régóta járnak ki terepre, az erdőbe. A csoport tagjai nem használják a turistaösvényeket, csak az úgynevezett dózerutakon járnak, a természetvédelmi területeket pedig meszse elkerülik. Tudják, hogy vannak, akik megtehetik, és hirtelen felindulásból vesznek egy négykerekűt, majd kimennek vele az erdőbe, de a természetet egyáltalán nem tisztelik. Véleményük szerint ez a kisebbség megbélyegzi azokat is, akik az íratlan szabályokat betartják, és akik ezeket másokkal is megpróbálják betartatni. Minden terepen motorozónak az lenne az érdeke, ha egy-egy útvonalat engedéllyel járhatnának.

(<http://www.forestpress.hu>)

Crossmotoros rendőrjárőrök a Bakonyban

Crossmotoros rendőrjárőrök kezdték meg a szolgálatukat szerdán a Bakonyban: elsősorban Zirc, Olaszfalu, Eplény, Veszprém és Várpalota környékén járőröznek két terepmotoros rendőr a hegyvidék erdei útjain – közölte sajtótájékoztatóján szerdán a Veszprém Megyei Rendőrfőkapitányság közbiztonsági igazgatója.

Váradai Károly ezredes elmondta: az utóbbi időkben a Bakony erdei útjain rendkívül sok cross-motoros jelent meg, akik gyakran 10-12 fős csoportokban száguldoznak, károsítják a természetet, tönkreteszik az erdei utakat, elriasztják a vadakat, a motorok fűlsiketítő hangjával pedig zavarják a falvak lakosait és az erdei munkásokat. Hozzátette: a bakonyi települések lakosaitól igen sok felháborodott hangú bejelentést kapott a rendőrség az utóbbi hetekben, hónapokban.

Az ezredes közlése szerint kedvelik az osztrák, német crossmotorosok is a Bakonyt; motorjaikkal részben a zöld határon jönnek át, részben utánfutóval hozzák a gépeket Magyarországra. Megjegyezte: a külföldiek részére illegálisan szervezik a magyarországi crossmotorozást, ugyanis Ausztriában például ki vannak tiltva a motorosok az erdőkből.

(MTI, 2006. november 2.)

a.) Talaj, alapkőzet:

Talajfelszaggatás, tömörödés: a talaj a járművek ke-reikre tapadva elkerül eredeti helyéről, porként felverve száll a levegőben, így a talaj a növényzet elpusztulása után sebezhetőbbé válik a szél és a víz által okozott talajromboló hatással szemben, és élettelen állapotba tömörödik. Komoly eróziós hatások jelenhetnek meg.

b.) Levegő:

A rendkívül zavaró zajhatások és rezgés mellett az itt használt motorkerékpárok és egyéb járművek egy része kétütemű motorral, ill. gázolaj és olaj keverékével működik. A keverék 25-30%-a felhasználás nélkül kerül a levegőbe, a személyautóknál, vagy a tehergépjárműveknél lényegesen nagyobb szennyezőanyag-kibocsátást okozva.

c.) Felszíni és felszín alatti víz:

A talajfelszín és vegetáció megbontása felborítja a hidrológiai egyensúlyt. A terepjárók lepusztítják a patakpartokat. A járművek által hagyott nyomokból lefolyó sáros víz nem pontszerű szennyezésnek minősül. A járművekből olaj, dízelolaj és egyéb vegyi anyagok kerülhetnek a vízbe, annak kémiai összetétele káros lehet a karsztvizek épp úgy, mint a felszíni vizek ökológiai állapotára.

d.) Növényzet:

A növényzet a járművekkel való közvetlen érintkezés által pusztul, de ezenfelül hozzájárul pusztulásához a felborult vízháztartás, illetve a talajerózió vagy tömörödés miatt terméketlenné vált élőhely. Sérülékeny területeken (tőzegmoha, alpesi vegetáció, homokbuckák, szikések, lápok) egyetlen jármű áthaladása helyre nem álló kárt okozhat a növényvilágban. Invázió fajok behurcolása, vagy számukra ökológiai folyosó biztosítása.

e.) Élővilág:

Az állatvilág zavarása, a szaporodás zavarása, rezgés (pl. völgyekben), zónák megbontása, vándorlási utak zavarása, általában az élőhelyek degradációja, pusztulása, szűkülése okozza a problémát. Ezen a közvetett pusztításon kívül a talajon fészkelő madaraknál, ill. a terepjáró útját keresztező állatok elütésekor már közvetlen pusztítás jelentkezik.

A szaporodás és utódnevelés megzavarása (kotló madarak elzavarása, a nászhoz szükséges körülmények, pl. csend megszüntetése), a telelőhelyek és táplálkozóhelyek megzavarása – bizonyos fajok hatalmas összefüggő, zavartalan, utakkal nem szabdalható táplálékgyűjtő területet igényelnek – az utódnemzedékeket veszélyezteti, ami közvetlenül az egész táplálékláncre hat. A halak számára a patakmedrekben az ülepedés megzavarása elpusztíthatja az ívőhelyeket vagy azokat az organizmusokat, amelyekkel a halak táplálkoznak. Szintén gyakori a két-élű szaporodóhelyek (kis tócsák) közvetlen pusztítása.

f.) Épített környezet:

A várak, romok, a védett épített környezet, a műemlékek egy része kedvelt célpont, a motoros járművek ezeket is rongálják.

g.) Egyéb:

Tűzokozás, nézők által okozott károk, zavarás, hulladékok keletkezése, személtelés, zaj, mobilizáció, utazás, szállítás, érdeklentét kirándulókkal, természetjárókkal (A motorizált és nem motorizált felhasználók csoportja nem azonos, a zajos motoros járművekkel közlekedők mindig zavarják a többi természetjárót, lovasokat, túrázókat, kempingezőket a csendesebb kikapcsolódási formákban. A kedvelt célterületek gyerekek, családok számára nem biztonságosak.)

Átjárás magánterületeken, behajtást tiltó, természetvédelmi és egyéb táblák rongálása. Helyi lakosok, földtulajdonosok szóbeli zaklatása, fizikai fenyegetése. Balesetveszély: a vezetők gyakran nem tartják be a legalapvetőbb biztonsági intézkedéseket, gondatlanul veszélyeztetve önmagukat és másokat, akár halálos baleseteket okozhatnak.

Feljelentett quadosok

Természetvédelmi területen robotgattak a négykerekűvel, a polgármester - mint polgárőr - feljelentette őket.

„Egyik vasárnap délután a helyiek értesítettek, hogy hatalmas motorzúgás van az erdőben. Azt gondolták, hogy a nemrégiben kitermelt fát lopják illetéktelenek, ám hamar kiderült: négykerekű motorosok száguldoznak a természetvédelmi területen” – meséli Széles Sándor máriakálnoki polgármester.

Lóra ültem, s a helyszínre siettem: körbejártam a területet, amikor megérkezett négy quados. Alig bírtak megállni, s a lovat is megijesztették. Beszélgetni kezdtem velük, bemutatkoztam nekik, de még a bukósisakjukat sem vették le. Kértem őket, ők is fedjék fel kilétüket, mire azt a választ kaptam: „Mi vagy te, rendőr?” Azt válaszoltam: „Nem, polgárőr.” Erre rögtön megfordultak, s szélnek eredtek.

Egyikük azonban rosszul váltott irányt, egy időre fennakadt egy fán, így le tudtam olvasni a rendszámát. Hívtam a Mosonmagyaróvári Rendőrkapitányságot, akiknek bediktáltam a rendszámot, s ők kimentek a quad tulajdonosához. Úgy tudom, szabálysértési eljárás indult ellene. Faxon elküldtem a feljelentésem: mivel közigazgatásilag Halászi területén történt az eset, ezért az ottani jegyzőt, sőt, még a Szigetközi Tájvédelmi Körzet munkatársát is bevonták az ügybe. A nemzeti park figyelmeztető táblákat tett ki erre a részre. Az eset óta szerencsére alig találok négykerekű motorokkal a településen – mondta.

A téma egyébként nemrégiben ismét napirenden volt a mosonmagyaróvári kistérségi társulás ülésén is. Ott a polgármesterek azt kérték a megyei rendőrkapitánytól: írja le, a rendőrség mely jogszabályok miatt nem tud hatékonyabban intézkedni a motorosok ellen. Ezen dokumentumok alapján a társulás kezdeményezi a jogszabályok módosítását. Másfél éve egyébként a tanács az ügyben levélben kereste meg a belügyminisztert, előrelépés azonban azóta sem történt.

(Kis-Alföld, 2007. április 27. Cséfalvay Attila)

A nemzetközi gyakorlat felmérése

Ez a probléma ismert a fejlett országokban, és a legtöbb konfliktusra más országban már volt precedens. Természetes, hogy nehéz összehasonlítani hazánkat más országokkal, hiszen országonként változik a környezet- és közlekedéskultúra egyaránt, így néhány megoldás is olyan, amely lehet, hogy némely országban a jogkövető magatartás és a szankcionálás komolysága miatt eredményes (pl. önszabályozó rendszerek), addig hazánkban ez vajmi kevés eredménnyel kecsegtet.

A nemzetközi gyakorlat felméréséhez jócskán találni különböző keresőszavakkal számos témával foglalkozó honlapot, illetve a Belügyminisztérium Jogi Főosztálya által kért, a külföldi magyar nagykövetségek konzulátusairól származó információk (2005) bizonyulnak a leghasznosabbnak:

Amerikai Egyesült Államok

A Fehér Ház Környezetminőségi Bizottsága először 1979-ben állapította meg, hogy az off-road járművek jelentős károkat okoznak az Egyesült Államok minden ökoszisztémájában. A helyzet azóta csak romlott. Több jogforrás (törvény és végrehajtási rendelet) rendelkezik arról, hogy a terepjárók használata csak ott engedélyezett, ahol az erőforrásokra és a látogatókra gyakorolt hatás minimális, illetve előírják, hogy az ilyen járművek számára utakat és területeket kell kijelölni. A kijelölt hatóság (Bureau of Land Management) néhány esetben elzárt területeket az ilyen járművek elől, ám még több esetben ezt a feladatát éveken keresztül következetesen elmulasztotta, bár az ijesztő mértékű károkozást saját monitoringtevékenységük is dokumentálta. Számos természetvédelmi és állampolgári civil szervezetből jött létre egy széles körű koalíció, amely összehangolt kampányt indított: kiadványokkal, nyilvános vitákkal felhívja a figyelmet az off-road járművek által okozott károokra; 65 neves tudós szólította fel az illetékes hatóságot az érintett területek védelmére, illetve több esetben eljárás is indult, néhány elmarasztaló ítélettel, és ennek eredményeképpen a terepjáró-forgalom által lezárt területtel – azonban az eredmény elenyésző, a forgalom folyamatosan növekszik.

Spanyolország

Ökológiai kézikönyv vezetői számára c. kiadványt a Környezetvédelmi Minisztérium jelentette meg, a nagy igény miatt már harmadszor. Elérhető a minisztérium honlapján, és terjeszti a terepjárós szövetség is.

A terepjárókra vonatkozó szabályozás (engedélyezés, megengedett sebesség, szankciók stb.) az egyes megyék hatáskörébe tartozik. A büntetés mértéke 12 eurótól 30.050 euróig terjed (leggyakoribb a 6.000 euró).

A jelenleg is folyó társadalmi vitában felmerült a terepjárók bizonyos területekről való teljes kilitása – amely ellen a terepjárósok élénken tiltakoznak.

Alternatívaként a terepjárós szövetség egy engedély bevezetését szorgalmazza, amely az engedély megszerzését bizonyos – többek között ökológiai – ismeretek meglétéhez köti, a bevételt az utak karbantartására, illetve természetvédelmi helyreállításra kívánja fordítani, bizonyos helyeken vagy szezonban a behajtó terepjárók számát korlátozni, a szabályok megszegését pénzbüntetéssel, illetve az engedély elvételével szankcionálja.

A javaslat szerint az engedélyt kibocsátó hatóság a védett területeket kezelő hatóság lenne, az engedélyezés és vizsgáztatás feltételeinek kidolgozásában segítene a terepjárós szövetség.

Egyes terepjárósok határozottabb fellépést követelnek, de a szövetség honlapja a következőre figyelmeztet:

„Legyünk realisták: nem vagyunk annyian, hogy megrengessünk egy kormányt, valószínűleg nem élveznénk a média támogatását... a sajtó az utóbbi időkben inkább azt a lehetőséget emlegeti, hogy a 4x4-es járművek forgalmát meg kellene tiltani nemcsak a vidéki utakon, de a nagyobb városokban is.”

Franciaország

Az önszabályozó rendszerre Franciaországban is találunk példát. A párizsi önkormányzat képviselőtestülete július elején fogadott el egy határozatot, amely lehetővé teszi, hogy másfél éven belül kiszorítsák a város egyes részeiből a terepjárókat. Ezek a járművek csaknem négyszer annyi szén-dioxidot bocsátanak ki, mint a környezetbarát autók. Némelyikük 100 kilométeren 24 liter benzint fo-

Közlemény

A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, a Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózata, valamint a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete tagvállalatainak képviselői megbeszélést tartottak a gépjárművek terepen történő használatának tárgyában.

A résztvevők egyetértettek abban, hogy mivel a védett természetben – az adott területen munkavégzés céljából engedéllyel használt járművek kivételével – tilos mindenfajta gépjármű használata, a tilalom megszegőivel szemben olyan szankciókat szükséges alkalmazni, melyekkel megelőzhető a további jogszabálysértések.

Egyetértés volt abban is, hogy a módosítás alatt álló erdőtörvényben és a hozzá tartozó végrehajtási rendeletben pontosítani kell a gépjárművek erdőben történő használatának rendjét.

A megbeszélés résztvevői ezúton is felkérlik a helyi önkormányzatokat, hogy ott, ahol a lehetőség adott, jelöljenek ki területet a gépjárművek (különösen a motorkerékpárok és a quad-ok) jogszerű és a természetet nem károsító használatának elősegítésére.

A megbeszélés valamennyi résztvevőjének véleménye szerint erősíteni szükséges a gépjárművek vásárlóinak, használóinak tájékoztatását, melynek keretében fel kell hívni a figyelmüket arra, hogy a járművek még csökkenő környezeti ártalma is károsítja a természetet, és ezért a szabályozott keretek közötti gépjárműhasználatra kell a figyelmüket felhívni.

Egyúttal ezúton is felhívjuk a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vezetőinek figyelmét arra, hogy ezidő szerint megoldatlan az 50 cm3 alatti motorkerékpárok és a quad-ok (ATV-k) rendszámmal történő ellátása. Figyelembe véve, hogy az érintett gépjárművek forgalomba helyezését műszaki vizsgának kell megelőznie, elengedhetetlennek tartjuk a rendszám alkalmazását valamennyi gépjárműnél, hiszen e nélkül beazonosíthatatlan a természetkárosítás felelőse, ezenkívül megállapíthatatlan, hogy az adott jármű megfelel-e a biztonságos közlekedés feltételeinek.

Budapest, 2007. május

Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium,
Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózata,
Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete

gyaszt. „Szennyezik a környezetet, sok helyet foglalnak, veszélyeztetik a gyalogosokat és a többi sofőrt” – szögezte le Denis Baupin zöld párti főpolgármester-helyettes, s az „autók karikatúrájának” nevezte a dzsipeket.

„A motorozás és quad-használat pozitív megítélése és a gyakorlás szabadságának megőrzése érdekében a Motorkerékpárosok Francia Szövetsége javasolja a jó példák előmozdítását a zöldben való kirándulás során.”

A Szövetség nyereményjátékkal egybekötött kampánya az érzékelhető társadalmi nyomás hatására a közelmúltban indult.

Németország

A Szövetségi Természetvédelmi Hivatal honlapján külön aloldalak foglalkoznak a sport és turizmus témakörével.

A Szövetségi Természetvédelmi Törvény kimondja: „a természetvédelmi ügynökségek a jövőben korai szakaszban tájékoztatják a sportklubokat a tervezett természetvédelmi intézkedésekről, amelyek hatással lehetnek a sporttevékenységekre. Ez lehetővé teszi a sportkedvelők számára, hogy megfelelő megoldást találjanak a természetvédelmi ügynökségekkel együttműködve.”

A törvény értelmezését segítő technikai definíció szerint azok a sportok nem egyeztethetők össze a természettel és tájjal, amelyek

- ütköznek az élőhelyek, állat- és növényfajok védelmét szolgáló jogi szabályozásokkal
- jelentős mértékben rontják a természet és a természetes tájkép sokféleségét, egyediségét és szépségét
- jelentős mértékben rontják a táj pihenésre való alkalmasságát zaj vagy egyéb hatások révén
- az érintett ökoszisztéma regeneráció képességét meghaladó anyagbevitel vagy fizikai stresszt jelentenek
- oly módon zavarják a vadállatokat, hogy az hatással lehet az érintett populáció szaporodására és stabilitására
- a flóra és fauna túlélését veszélyeztető módon módosítják azok élőhelyét
- belső égésű motorok használatával történnek.

A Hivatal által fenntartott Sport és Természet Információs Rendszer honlap (www.natursportinfo.de) bemutatja az egyes sportágak hatásait – keresni lehet sportág, faj és élőhely szerint, de az előző definícióból következően ez műszaki sportokat nem tartalmaz.

A német belső jog rendelkezései

- 1.) Közutak (szövetségi, tartományi vagy települési tulajdonban) használata motorozásra, motorversenyekre:
A német közutakon a hatályos közúti közlekedésre (Straßenverkehrsordnung – „KRESZ”), illetve a járművek forgalomba helyezésére vonatkozó jogszabályok

keretein belül lehet járművel közlekedni. A hatályos (jogi, műszaki) előírásoknak megfelelő járművek helyezhetők csak forgalomba és csak ilyen járművekkel lehet közlekedni a közutakon (a megfelelő biztosítás természetesen ugyancsak előfeltétele a forgalomba helyezésnek és az úthasználatnak). Alapvetően tilos a közutakon bármilyen jellegű gépjármű-verseny lebonyolítása, kivéve, ha azt külön engedélyezték, és nem befolyásolja lényegesen a közút forgalmát. A közutak bármilyen jellegű, az általános forgalmi rendtől eltérő használatához a közlekedési hatóság (tartományi vagy a helyszín szerint illetékes hatóság) engedélye szükséges. E körbe tartozik többek között a túlsúlyos járművekkel való közlekedés, de a közutakon rendezendő sportrendezvény is, azaz a gépjármű-versenyek is. A járműversenyek rendezője, szervezője a közlekedési hatóság („úthasználati”) engedélyén kívül köteles beszerezni a rendőrség engedélyét (szükség esetén a rendőrség biztosítási intézkedéseket is foganatosít), valamint minden olyan szakhatóság engedélyét, amelyek feladat- és felelősségkörét az adott rendezvény érinti. Így pl. ha vasútvonalat vagy természetvédelmi területet érint a kijelölt versenypálya, úgy e szervek előzetes szakhatósági engedélye is szükséges. A közlekedési hatóság engedélye csak a szakhatósági engedélyek megérkezését követően adható ki. A versenyt a szervezőnek egyébként be kell jelentenie a német motorsport-szövetségnek is, akik ellenőrzik, illetve a szakhatóságok felé igazolják a helyszín versenynek való megfelelőségét, a szakmai (műszaki, biztonsági) feltételek meglétét, a versenyzők részvételi jogosultságát (vezetői engedély, licenc), a versenyzők és a nézők biztonsága érdekében megtett intézkedéseket. A verseny szervezőjének - jogszabályban (versenyzőnként, nézőnként, stb.) meghatározott összegre - széles körű biztosítást kell kötnie, amely mind a dologi károokra, mind a személyi sérülésekre és a kötelező felelősségbiztosításra is kiterjed.

A verseny rendezője (adott esetben a versenyzővel vagy a nézővel egyetemlegesen) felel a versenyen okozott károkért, pl. a közművekben, tereptárgyakban, útban, környezetben stb. keletkezett károkért. Ugyancsak ő felel a nézők és a versenyzők megfelelő tájékoztatásáért is (pl. felelősség).

- 2.) Nem ismert olyan külön engedélyezési eljárás vagy különleges forgalmi rendszám, amely a terepmotorokra volna érvényes, azaz e járművekre, az ezekkel a közutakon való közlekedés engedélyezésére az általános (műszaki, közlekedésbiztonsági) szabályok vonatkoznak (feltéve, hogy azokat a közúti forgalom számára forgalomba helyezik).
- 3.) A német talajvédelmi, építésügyi előírások szerint a telek tulajdonosa, vagy az a jogi- vagy természetes személy, aki a telek felett tényleges hatalmat gyakorol, felel mindazokért a károkért, hátrányos változásokért, amelyek a talajban, a környezetben bekövetkeznek a telken végzett tevékenység folytán. Ez a felelősség adott esetben egyetemleges azokkal a személyekkel vagy szervezetekkel, akik a károkozó tevékenységet folytatták. Amennyiben olyan tevékenységet kívánnak

folymatni egy adott területen, amely nem tartozik az 1. pontban tárgyalt kategóriához, azaz nem közút, amely akár a talajvédelmet, a környezetvédelmet, településrendezési tervet vagy a zajszennyezettséget (lásd: éjszakai vagy vasárnapi járműkorlátozás) befolyásolja, úgy be kell szerezni az ehhez szükséges szakhatósági engedélyeket. (a jogszabályok szerint megjelölt tartományi vagy települési hatóság, mint pl. rendőrség, építésügyi hatóság, közrendvédelmi hatóság, környezetvédelmi hatóság).

- 4.) Természetvédelmi területen sem a szövetségi, sem a tartományi jogszabályok szerint nem szabad olyan tevékenységet folytatni, amely a terület megsemmisüléséhez, megváltozásához vagy károsodásához vezethet. Ugyanez vonatkozik a védelem alatt álló természeti emlékekre is (pl. különleges növények, növénycsoportok). Ennek megfelelően jármű-versenyeket sem szabad rendezni ilyen területeken.
- 5.) A szabályok betartását a szövetségi, tartományi és települési hatóságok egymással szoros együttműködésben szigorúan ellenőrzik. Elsődleges feladata általában a tartományi és települési hatóságoknak van, különös tekintettel arra, hogy a természetvédelmi, talajvédelmi, területhasználati részletes szabályok megalkotása – a szövetségi törvények által engedett körben – többnyire tartományi hatáskör. Járműversenyek esetén a közúti közlekedési, biztonsági szabályok betartásának ellenőrzése a helyileg illetékes közlekedési és rendőri hatóság feladata. A közúton kívüli területek szabályszerű használatát a környezetvédelmi vagy az építési hatóság ellenőrzi. Tekintettel a veszélyes üzemnek minősülő járművek használatára, ez utóbbi esetekben is van a rendőrségnek feladata. Egy versenypálya üzemeltetése során persze tűzvédelmi, munkavédelmi és egészségügyi előírások betartását is ellenőriznie kell az illetékes hatóságoknak.

Összegezve elmondható, hogy kifejezetten a terepmotorozásra vonatkozó német belső jogi szabályrendszer nincs, ugyanakkor a meglévő hatályos jogszabályok - a veszélyes tevékenység miatt védendő érdekek oldaláról - a meglévő szabályok jól lefedik az adott tevékenységet.

Hollandia

Hollandiában ebben a témában a motorsport (köztük a motocross) egyesületeinek országos ernyőszervezete, a KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, Zijpendaalseweg) illetékes.

Pieterse úr terepmotorozás témakörben az alábbi tájékoztatást adta:

- 1.) Hollandiában csak engedélyezett pályákon (circuits) lehet terepmotorozni, ezek a pályák a motoros egyesületek (ritkábban önkormányzat, magánszemély) birtokában vannak (hivatalos pályák=erkende banen). A KNMV honlapján a Circuits címszóra kattintva megjelenik a 2005-ös évre vonatkozó, megyénkénti csoportosításban közölt pálya-lista: <http://www.knmv.nl/html/PDFs/Circuits2005aug.pdf>

A pályákra és magukra a motorosokra vonatkozó (biztonsági) engedélyeket (ún. licence-t) a KNMV adja ki. Csak ennek birtokában működhet egy pálya ill. használhatják azt a motorosok. A motoroknak nincs rendszámuk (a rendszámokat kiadó RDW közúti felügyeleti szervnél ugyanezt az információt adták), mivel nem számítanak közúti járműnek, nem is közlekedhetnek közúton vele; az említett biztosítási licence a tulajdonképpeni nyilvántartás is.

Az illegális terepmotorozás egyedül Noord-Holland megyében fordul elő, mivel itt nincs hivatalos pálya. Viszont itt is, ha pl. magánterületet érint (mező) és esetleg „szemet is hunynak” a gyakorlat fölött, a szokásos hangvédő dombok hiánya miatt, lakossági panasz alapján a rendőrség be szokta szüntetni a motorozást.

- 2.) A terepmotorok (cross-country motorbikes) nem rendelkeznek rendszámmal, csak a fent említett licence-t kell kérvényezni a motorosnak; a motor nem használható közúton.
- 3.) Az illegális gyakorlatot egyrészt a rendőrség tevékenysége, másrészt a KNMV szigorú licence-rendszere szűri. A szabályozás kérdésével kapcsolatban az egyik Zuid-Holland tartományi motoros egyesületben elmondták: Moto Cross Club Zuid-Holland titkárság: Mrs. Janny Kuystermans-Schoorel Berkenweg 89, 2771 VT Boskoop, tel: +31 172 - 21 66 26
Az illegális terepmotorozás nagyon korlátozott számban fordul elő a térségükben, mert szankcióként a rendőrség (1-2 figyelmeztetés után) lefoglalja a motort. A hivatalos pályák (1-2 brabanti kivételével) télen zárva tartanak. Természetvédelmi területre tilos ilyen járművel bemenni.
- 4.) A hivatalos motocross pályák listája (erkende banen) a KNMV honlapján megtalálható (ld.feljebb).

Ciprus

A természetvédelmi területek gépjárművekkel történő illegális igénybevétele tárgyában a ciprusi szabályozás kapcsán az alábbi válaszokat adta a helyi autószevetség illetékese:

- 1.) A terepmotorokat az általános közúti forgalomba helyezés szabályai szerint kell regisztráltatni, azokra külön előírás nem vonatkozik. Ennek megfelelően akár a normál közúti forgalomban is használhatók.
Rallyautók esetében a vámmentesen behozott autót vám-szabadterületen tartják, s a versenyek alkalmával eseti engedélyt kérnek/kapnak a vám-szabadterületről való ideiglenes kihozatalra. 2005. júniusa óta új szabályozás megalkotásával próbálkoznak, mely alapján speciális rendszámmal látnák el ezeket a járműveket, mert az EU-s vámszabályokkal a jelenlegi gyakorlat nincs összhangban.
- 2.) Az általános regisztrációt a Kommunikációs és Közmunkaügyi Minisztérium (Ministry of Communication and Works) Közúti Közlekedési Osztályán (Road Transport Department) végzik.

- 3.) Természetvédelmi területekre vonatkozóan nincs általános szabályozás. Ciprus egyik legjelentősebb nemzeti parkja, az Akamas- félsziget az Autós Szövetség javaslatára tiltott terület a motorsport számára. Ezt a parlament jogszabályban is rögzítette később. Az erdős területek általában tiltottnak számítanak az autó-motorsport számára, április 1. és november 15. közötti időszakban, kivéve a WRC eseményeket és a Cyprus Rally-t. Az utóbbi szabályozás betartatása a Mezőgazdasági, Természeti Erőforrások és Környezetvédelmi Minisztérium Erdészeti Főosztályához tartozik. (Ez a szabályozás feltehetően összefügg Ciprus igen száraz klímájával, a nyári időszakban fennálló fokozott tűzveszéllyel az erdős területeken.)
- 4.) A terepmotorosok Limassol közelében magánterületen gyakorolhatnak, míg hasonló lehetőség nem áll az autósok rendelkezésére.

Dánia

Természetvédelmi területek gépjárművekkel történő illegális igénybevételének gyakorlatáról és jogi normáiról két érintett főhatóság van a Dán Királyság esetében.

1.) Környezetvédelmi Minisztérium (Miljøministeriet)

A minisztérium szervezetéhez tartozó Erdő-és Természetvédelmi Igazgatóság (Skov og Naturstyrelsen) illetékes az adott kérdésekben. Az igazgatóság részéről H. H. Scheibel Nielsen főtanácsadó adott tájékoztatást.

Dániában az embereknek meghatározott közlekedési feltételekhez kell igazodniuk a természeti környezetben.

A gyalogos közlekedést a 23.§ szabályozza a mezőgazdasági művelés alatt is álló területeken, a kifejezetten természetvédelmi területeken a 24.§, a tengerpartokon pedig a 22.§ érvényes.

Ez a gyalogos közlekedés mellett a kerékpáros közlekedést is szabályozza, de csak az utakon és az ösvényeken. A dán szabályok nem engedélyezik a közlekedési eszközökkel való igénybevételt, bármely motorkerékpár vagy gépkocsi esetében, ezt a 89.§ mondja ki.

A szabálysértőket súlyos pénzbírsággal büntetik meg, melynek mértékét a helyszínen, az okozott kár figyelembevételére alapján döntenek el.

A saját földtulajdonnal rendelkezők közlekedését saját területükön más szabály szabályozza. A tulajdonos külön engedélyt kap mezőgazdasági gépei használatára és az azokkal való közlekedésre.

A kijelölt motorsport pályáknak különleges engedélyt adnak a természetvédelmi törvény alapján. Ilyen kijelölt sportterületek vannak Dániában, de nem gyakoriak.

2.) Országos Rendőrfőkapitányság, Közlekedési Főosztály (Rigspolitiets Færdsels og Rapport Kontor) A tájékoztatást Fin Andreassen főelőadó adta

A természeti területeken történő közlekedésnek illeszkednie kell az általános

közlekedési szabályokhoz. Kerékpárral, motorkerékpárral az erre kijelölt utakon és kerékpár utakon lehet csak közlekedni. A kerékpár utakon 30 km-nél gyorsabban közlekedni nem szabad. A kismotorok (rokkant járművek, robogók stb.) rendszám nélküliek, de csak 16 éven felüliek vezethetők.

Az úgynevezett EU robogókat, melyek max. 45 km-es sebességgel közlekedhetnek a közutakon, csak motorkerékpárra, vagy gépkocsira kiadott jogosítvánnyal vezethetik a 18 éven felüliek.

Bármilyen jármű (tehát a terep-kerékpár és terep-motor is) a közutakon az arra érvényes szabályoknak megfelelően közlekedhet. (Közlekedési szabályzat)

Minden jármű közúti használatát a rendőrség engedélyezi. A természetvédelem alatt álló területeken a használatra vonatkozó szabályokat részletes, a területen elhelyezett táblák tartalmazzák. A szabálysértőket súlyos pénzbírsággal büntetik meg. Dániában vannak kijelölt területek a terep-járművek használatára, bár nem gyakoriak.

Egyesült Királyság

Terepjáró járművek üzemeltetésének brit szabályozása a kérdések négy különböző brit kormányhivatal hatáskörébe tartoznak:

1.) A gépjárművek forgalomba hozatala előtti eljárások a Vehicle Certification Agency hatáskörébe tartoznak.

2.) A Swansea-ban működő Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA) foglalkozik a forgalmi és a vezetői engedélyekkel. A vonatkozó rendeletet a „Vehicle Excise and Registration Act 1994 (VERA)” tartalmazza. Lényeges elem: bármilyen motorizált és közúti forgalomra alkalmas gépjárművet forgalmi engedéllyel és rendszámmal kell ellátni – külön törvénykezés nem vonatkozik kizárólag közúton kívül használt járművekre. Amennyiben a tulajdonos kötelezvényt ír alá járműve kizárólag közúton kívüli használatról, nem szükséges forgalmi engedélyt és rendszámot beszereznie, illetve önkéntesen regisztrálhatja a járművet, ami lopás esetén segít a jármű azonosításában.

3.) A Home Office Hatáskörébe tartozó ügy, amelyre vonatkozó rendeletet az Antisocial Behaviour Orders (ASBOs) <http://www.crimereduction.gov.uk/asbos9.htm?fp> tartalmazza. Megjegyzendő, hogy Skóciára saját törvénykezés érvényes, amelynek részletei ugyancsak megtalálhatók a honlapon.

A terepjáró járművek használatára kijelölt területek szabályozása a Department for Environment, Food and Rural Affairs (DEFRA) hatáskörébe tartozik, a vonatkozó rendeletet a „Countryside and Rights of Way Act 2000” tartalmazza: <http://www.opsi.gov.uk/acts/acts2000/20000037.htm>.

Wales

Wales erdészeti hatósága és a helyi rendőrség erőit egyesítve harcol a motoros járműveknek a helyi erdőkből való használata ellen, így őrizve az erdőt a gyalogosok, kerékpárosok és lovaglók számára.

A nagyszabású projekt első szakaszában az erdészet emberei rendszeres őrző-
ratokat tartanak az erdőben, annak érdekében, hogy növeljék az erdők környezeti
értékét, és több előnyt biztosítsanak a látogatók számára. A rendőrségi helikopterek
és közúti járművek segítségével a csapatok hatalmas területeket tudnak bejárni, és
azonnali hatállyal cselekedni tudnak az illegális tevékenységek ellen. 2003 decem-
bere óta 20 elkövető kapott figyelmeztetést, és visszaesés esetén elkobozzák jármű-
veiket.

Anglia

A 2000-ben elfogadott Right of Way törvény célja elsősorban az volt, hogy a
vidék lehető legtöbb útja – legyen az gyalogút, szekérút vagy egyéb – a kirándulók,
sétálók számára szabadon járható legyen. Ez a törvény előírja az ország útjainak fel-
térképezését, és mindegyik utat besorolja egy kategóriába, amely szabályozza, hogy
milyen járművekkel járható. A javasolt besorolások ellen az off-road szövetség erő-
teljesen lobbizik, azt állítva, hogy e törvénnyel egyedül a természetjárók szövetsége
jár jól, akik „látszólag az egész hálózatot ki akarják maguknak sajátítani.”

A műszaki sportok iránti érdeklődés egyértelműen igen nagy, egész szolgáltató
központok jöttek létre.

Ezek közül a legnagyobb egy 60 hektáros off-road szórakoztató központ – képzett
oktatókkal, biztonsági felszereléssel, öltözőkkel, zuhanyzókkal, vendéglátóipari egysé-
gekkel, különböző termékcsomagokkal és szolgáltatásokkal (motor, terepjáró, quad,
egynapos, többnapos, csapatban, gyakorlás többféle járművel, családi program stb.)

Új EU tagállamok, csatlakozó országok

A probléma a nyugat-európai országokhoz képest évtizedekkel később jelent-
kezett, a műszaki sportok térhódítása jelenleg érzékelhetően keletre, illetve délre
tart. Valószínűleg a tapasztalat hiányának és az EU-csatlakozásból származó termé-
szetvédelmi jogi kötelezettségek háttérbeszorulása miatt a kérdés nem koordinált,
egységes fellépés nem történt, de érzékelhetően nő az emiatti feszültség és ellentét.

Megjelent Magyarország szinte teljes területén a probléma, Szlovákiában és az
EU-tól független Horvátországban is. Egyik legsúlyosabb problémát a természeti ér-
tékekben jócskán bővelkedő romániai Kárpát-részekben és az Erdélyi-szigethegység-
ben jelenti a kérdés. Ott a kormányzat nem pusztán lépésképtelen, hanem turisztikai
vonzerőként kezelve szinte passzívan támogatja is ennek a kedvezőtlen jelenségnek
a megjelenését. Az első lépéseket a kedvezőtlen tendencia ellen ott is civil szerveze-
tek kezdeményezték (Milvus Csoport).

Hazánkban a civil összefogás megszületett, és a kormányzat is érezte a problé-
ma súlyát, ebből adódóan kormányzati tárcaközi bizottság született, és létrejött a
párbeszéd a sportolók és természetvédők között, de egyelőre még a megoldás várat
magára. Szakmapolitikai szempontból szerencsés, hogy közös platformot tudtak al-
kotni a kérdésben a természetvédők, erdészek, vadászok és természetjárók.

Hazai gyakorlat

Hazánkban a gazdasági változások eredményezték, hogy egyre többen
engedhették meg maguknak a szabad-
idő eltöltéshez szükséges hobbi-
szerek közül a költségesebb felszereléseket is,
így a terepmotorok és quadok vásár-
lását. Miután azonban a korábbi évek-
ben nem volt ennek kialakult kultú-
rája, ezért viszonylag kicsi környezeti
érzékenységgel rögtön olyan helyzet
alakult, amely magával vonzotta a
konfliktusokat is.

Természetesen a motorosok,
quadosok társadalmá is megosztott, hi-
szen van, aki akarja és szándékában áll
természetvédelmi és környezetvédelmi
szempontokat is figyelembe venni, de
sajnos a közfigyelem központjába az
ezzel ellentétes szemléletű motorosok
kerültek. Motorosok által elkövetett
agressziók, rongálások, engedély nél-
küli versenyek, randalírozás volt az, ami
a közfigyelem középpontjába állította a
kérdést, ami sajnálatosan magával von-
zotta az egyébként környezeti kérdé-
sekre érzékeny sportolók megítélését
is, ami többszörös konfliktusokhoz
vezetett. A „normális” quadosok és
motorosok ellentétbe kerültek a „ke-
vésbé normálisokkal”, akiknek viselke-
dése a sport megítélésére kedvezőtlen
hatással volt, konfliktusba keveredtek
az általánosító erdészekkel, természet-
védőkkel, stb., hiszen ők voltak azok,
akik elmentek a fórumokra, megbe-
szélésekre, így a problémásabb „sport-
társaik” helytelen viselkedéséért járó
szemrehányásokat ők kapták.

Rajtaütöttek az erdei motorosokon

Nemcsak a hazai természetvédő szervezeteket,
hatóságokat, hanem már a közvéleményt is egy-
re jobban foglalkoztató probléma az erdei moto-
rozás elterjedése. Míg sokan párhuzamot vélnék
felfedezni az Európai Unió tagság kezdetének
időpontja és a krosszosok által okozott természet-
védelmi szabálysértések számának megnöveke-
dése között, mások csupán véletlen egybeesés-
ről beszélnek. Az viszont tény, hogy a szigorúbb
törvények miatt számtalan osztrák „sportember”
bőgeti motorját hegyeinkben, és az általuk beho-
zott gépcsoadák a hazai fiatalok körében is egyre
népszerűbbek.

Sajnos elérkezett az az idő, amikor a korábban
oly csendes, békés hegyvidékeken az erdei turis-
tautakról - beleértve a fokozottan védett terüle-
teken kijelölt ösvényeket is - a gyalogos turistákat
a vadmotorok bömbölése űzi el. Pedig az ember
a csendről, nyugalomról még mindig a hegyek-
re, erdőkre asszociál, azonban lehet, hogy ez már
csak a múlt beidegződéséből fakad. A tendencia
mindenesetre elszomorító. Mehetünk a Mátrába,
a Bükkbe, a Börzsönybe vagy éppenséggel a Pi-
lisbe - tulajdonképpen bármelyik középhegységi
tájunkat említhetném - biztos, hogy látunk vagy
hallunk terepmotorozásra utaló nyomot, hangot,
sőt az sem ritka, amikor ezek okozójával találjuk
szemben magunkat.

Egyre többen engedhetik meg maguknak a
drága krosszmotor megvásárlását, ám körültekin-
tő használatukkal csak kevesen vannak tisztában.
Ez derül ki a természetvédő szervezetek, hatósá-
gok jelentéseiből. Az pedig már többnyire csak
az „apró betűs” részekből, hogy azok, akik meg-
próbálnak fellépni a jelenséggel szemben, kiszol-
gáltatott, esetleg fenyegetett helyzetbe kerülnek.
Nem ritkák az úgynevezett újjazdag rétegekből
verbuválódott csoportosulások, akik mindegy,
hogy milyen áron, de kikapcsolódásukat különbö-
ző „erőgépeken”, és a „háborítatlan” erdőben kép-
zelik el. Tavasztól őszig vezetett túrákat szerveznek
részükre, ahol már a gyerekek által „használható”
négykerekes motorokat (kvadokat) is előveszik. És
ha azt gondolnánk, hogy azért ez a sport legalább
télén nem művelhető, egy börzsönyi túrán hamar

kiábrándulnánk a velünk szemben repesztő motoros szánok láttán. Természetesen akadnak magánzók - és belőlük van a több -, akik jópofa hétvégi kikapcsolódásnak tartják a turistautakon való motorozást.

Jóllehet, több éve vannak próbálkozások a természetvédelmi károkozások megszüntetésére, sikerekről - ha voltak is - nem nagyon lehetett hallani, főleg nem akkor, amikor a "Zengő-ügyre" és hasonlóan hangzatos lokális problémákra mozdult rá a zöld társadalom. Az idén azonban több szervezet, elsősorban nemzeti park vezetése döntött úgy: ameddig még nem késő, saját kezébe veszi a dolgot, és hatáskörében maximális szigorral lép fel. A megmozdulás, mint mondják nemcsak az erdők és élőviláguk megóvása érdekében történik, hanem legalább ilyen fontos a turisták testi épségének védelme is.

A Bükkben külön, a védett területeken történő motorozás visszaszorítására létrehozott akciócsoport kezdte meg működését a közelmúltban, és hasonló társaság szerveződik a Pilis, illetve a Budai-hegység területén is. A pilisiek már megtartották első, összehangolt akciójukat. A hegység Esztergomtól Keszthelyig, vagyis a Nagy-Strázsa-hegytől a Kétágú-hegyig terjedő szakaszán foglalták el helyüket az esztergomi és dorogi rendőrség, esztergomi határőrség, Duna-Ipoly Nemzeti Park munkatársaiból, illetve a helyi polgári természetőrökből kialakított csoportok. Az akcióit irányító Grosz Róbert természetvédelmi örkerület-vezető az elfogási pontokat több hónapos megfigyelés alapján, a motorosok erdei „főútvonalán” állította fel.

Már nem egészen három óra statisztikája is meglepő és elgondolkodtató volt, ugyanis ennyi idő alatt nem kevesebb, mint 10 motoros akadt horogra. Ellenük rendőrségi és természetvédelmi feljelentés is történt, a kiszabandó büntetés pedig minden bizonnyal hat számjegyű lesz.

A terepmotorozás kártételeiről már cikkek, tanulmányok tucatjai születtek. Ezekből megtudhatjuk, hogy az erdő csendjét felverő zaj mellett - mely, pl. védett madarak költségét hiúsíthatja meg - a levegőbe kerülő kipufogógázok is igen károsak (főleg egy hegynek felfelé tartó, és emígy fokozottabb, mélyebb légvételre átállt emberi szervezet számára). Ugyanakkor nem szabad figyelmen kívül hagyni a gyakran védett növényeket kiszaggató kerekek által okozott felárkolást sem, mely utóbbi a talajerózió elősegítője lehet.

(MTI, Lieber Tamás)

Ugyanígy természetesen a közvélemény is minden műszaki sportot űző ellen fordult, és lassan a megoldáskereső boszorkányüldözéssé vált.

A Nimfea Természetvédelmi Egyesület, a Magyar Természetvédők Szövetsége és az Ökológia Intézet közös kiadványt jelentetett meg, majd többek összefogásával szélesebb körű együttműködés és párbeszéd alakult ki a problémakörrel foglalkozva.

Motorosok, hegyi kerékpárosok, madarászok és turistaszervezetek természetvédők kezdtek párbeszédet. A Szélkiáltó Természetvédelmi Egyesület, a Karancs-Medves Természetvédelmi Alapítvány, a Somosi Környezetnevelési Központ, a Salgótarjáni Hegyikerékpáros Egyesület, a Ipoly Erdő Rt. Salgótarjáni Erdészete, a Nógrád Megyei Vadászkamara, a Szövetségben Nógrád Megye Környezet- és Természetvédelméért Közhasznú Egyesület, a Zöld Út Természetjárók Egyesülete, a Nógrád Megyei Természetbarát Szövetség, a Flóra Egyesület, a Nógrád Megyei Vadász Szövetség és a Nógrád Megyei Vadászati Kultúrájáért Közhasznú Alapítvány foggott össze a probléma kezelésére. Szerencsére a kezdeményezések a gépjárműforgalmazók egy részétől is pozitív fogadtatás övezte, így több forgalmazó, gyártó képviselője állt a természetvédők

kezdeményezése mellé, és brosrúkkal, fórumokkal közös párbeszédrel igyekeztek a probléma kezeléséért tenni. Nemzeti parkok, önkormányzatok csatlakoztak a kezdeményezésekhez, így végre megteremtődött a valós társadalmi párbeszéd a problémáról.

Ehhez járult hozzá jelentősen a Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózatának (KÖTHÁLÓ) kampánya, amely lakossági aláírásgyűjtő akciót is kezdeményezett.

Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózat kampánya

2005-ben országos aláírásgyűjtést kezdeményezett a KÖTHÁLÓ a természetvédelmi és lakóterületeken műszaki sporteszközök (quad, krossmotor stb.) használatának szabályozása, felügyelése és ellenőrzése érdekében (www.kothalo.hu/cross.htm).

A gyűjtött aláírásokkal kérték az illetékes hatóságokat, hogy *„sürgősen hozzanak határozatos intézkedéseket a természetvédelmi és lakóterületek védelme érdekében azon műszaki sportot űzők ellen, akik szabálytalanul és környezetkárosító módon rongálják a növényzetet, a talajt, elpusztítják a kisebb élőlényeket, zajukkal zavarják a pihenni vágyókat és az állatvilágot, szennyezik környezetünket.”*

Javaslatok voltak:

- *sürgősen hozzanak törvényt a műszaki sportokra alkalmas valamennyi jármű azonosíthatósága érdekében,*
- *hajtsanak végre fokozott ellenőrzést a motorosok azonosítás, környezetvédelmi és KRESZ előírások betartatása érdekében, a határátlépő helyeken szigorítsák a belépők ellenőrzését.*
- *a motoros sportokat tiltsák ki a természetvédelmi területekről, ezek ellenőrzésére biztosítsanak forrásokat.*

Tiltakozó nógrádi civilek aláírásgyűjtésbe kezdtek

Nógrádi hegyi kerékpárosok, madarászok és turistaszervezetek közösen akarják elérni, hogy az autósokat és a motorosokat kitiltsák a természetvédelmi területekről. A civilek aláírásgyűjtésbe kezdtek, és törvény módosítást is szorgalmaznak ez ügyben.

A civil szervezetek vezetői úgy látják, hogy ma már egyre kevésbé szelídek a motorosok, s a technikai sportok jelentős környezeti és társadalmi károkat okoznak a természetben, a védett területeken. Éppen ezért kezdett aláírásgyűjtésbe és fordul a rendőrséghez, valamint a környezetvédelmi hatósághoz több szervezet.

Drexler Szilárd, a Magyar Madártani Egyesület nógrádi vezetője, a Medves-fennsíkban lévő Madártanya nevű kutatóbázis vezetője szerint a hatályos jogszabályokat figyelmen kívül hagyva használják az erdőt, a védett területeket egyes motorosok: megsértik a természetvédelmi törvényt, az erdőtörvényt, továbbá a KRESZ előírásait is.

A védett területek kezelői, az erdőterületeken gazdálkodók - élve a számukra jogszabályokban biztosított lehetőségekkel - szeretnék kitalálni a technikai sportok művelőit a területükről.

Salgótarján környéke természeti értékekben gazdag terület, a város északi részét a Karancs-Medves Tájvédelmi Körzet határolja. A természetvédők azt állítják: a technikai sportok művelői az erdőben veszélyeztetik a növény- és állattársulásokat úgy a védett területeken, mint azokon kívül is. A terepmotorosok számára ugyanis nincs akadály, taposásukkal védett növényeket pusztítanak, az erős zajszenyezés a zavartalan, háborítatlan élőhelyeken élő, érzékeny állatfajok állományát megtizedeli. Különösen érzékenyen érinti ez a fokozottan védett területeket.

Az elmúlt hétvégén ismét motorok hangjától voltak hangosak a Medves környéki erdők. Cereden, a bazaltfennsík keleti felén,

egy árnyas kertvendéglőben hat-nyolc motoros pihente ki a fáradalmait. Többségük a szomszédos Istenmezejéről jött, Kertész András - aki meghatározó egyénisége, hangadója ennek a körnek - Hatvanból érkezett. Édesapjának, aki vadász, 170 hektár területe van errefelé. Először nem érti, hogy mit kérdezek tőle. Hogy a motorzaj zavarná a vadakat?

- Az előbb majdnem ölbe vettem egy szarvast a motorral. Pedig amikor bent járok jó mélyen az erdőben a terepjáróval, akkor olyan szelíden néznek az állatok - mondja Kertész András.

A társaság többi tagjától megtudtam: nincs semmiféle egyesületük, vannak viszont kétmilliót érő motorjaik. Hja, hogy nincs a járművön rendszám? Fogja meg őket az, aki tudja! Sem természetvédelmi őrnök, sem rendőrnek ők nem állnak meg. Számukra egy dolog fontos: az, hogy műszakilag rendben legyen a gépük. Az életük múlik rajta. Egyébként - mondja Kertész András -, ha az országúton motorozna, már minden bizonyosan koporsóba került volna. Itt viszont él és virul. Kinek mi köze van ahhoz, hogy mit csinálnak!

No és a természetvédelmi területek - kértem kissé bátortalanul? Azok be vannak kerítve, oda mi nem megyünk! - kapom a választ, mire megjegyzem: semmiféle kerítést nem találnak sem a tájvédelmi körzetekben, se a természetvédelmi területeken, vagy a Bükk Nemzeti Parkhoz tartozó részekben.

A motorosok jelenlétükkel háborgatják a körzet élővilágát - állítják vadászok. Mint mondják, a vadgazdálkodóknak is jelentős anyagi károkat okoznak a technikai sportok művelői, mivel egyes állatfajok a motorosok által okozott zaj miatt más területekre menekülnek. Külföldi példákra hivatkozva állítják: a természetbarát turizmusra alkalmas vidékeken egyértelműen hátrányként könyvelik el a technikai sportok megjelenését, olyan tényezőként tartják azt számon, amely rontja a táj vonzerejét. A Medves térségébe érkező turisták részéről már többször éltek panasszal a motorosok miatt.

Cered környékén a napokban különösen felpörögtek a motorosok. Senki ne csodálkozzon ezen, mert enduró-futam lesz egy hónap múlva: nemzetközi mezőny áll rajthoz, jönnek versenyzők Szlovákiából is. Salgótarjánban, valamint a nógrádi megyeszékhely környékén legalább száz motoros lehet, de endurósok, vagy a kinézete miatt szöcskéknek nevezett járművel jönnek ide akár a fővárosból is. Szép a táj, jó itt motorozni.

S hogy mit szólnak mindehhez a hatóságok?

A természetvédelmi felügyelők tanácsalanul széttárlják a kezüket: hogyan tudnának ők egy ilyen motorost megfogni? Szinte sehogy. Ugyan a Karancs-Medves térsége több tízezer ember fontos rekreációs területe, s a nagy zajjal járó motorozás zavarja a kikapcsolódni vágyókat, de az élet már csak ilyen: győz az erősebb. A gyengébbnek pedig túrnie kell.

- Ez egy halott vidék, nézzen körül, nincs itt semmi, csak a motorosok hoznak némi pezsgést ebbe a körzetbe - állítják éppen a motorosok, akik tesznek még egy kört a falu környékén. A közeli tavakat akarom megnézni, egy hete itt 24 óras páros pontyfogóversenyt tartottak. Az országúton fiatal lány kihívó öltözetben sétál retiküllel a kezében Istenmezeje felé. A kocsim halk, hátul gyerekek ülnek, nekem nyilván nem is int.

Aztán Kertész András hangja cseng a fülemben:

- Vegyen maga is egy motort! Akkor megtudja, milyen remek ez az érzés!

(Népszabadság, 2005. június 15., Tarnóczy László)

Eredmények:

Összesen 520 településről közel tízezer aláírás gyűlt össze. 89 szervezet (környezetvédők, egészségvédők, erdészetek, vadásztársaságok) szándéknyilatkozatot írtak alá az együttműködési készségükről. Forgalomszámlálás során a megyei tanácsadó irodák képviselői egyetlen ellenőrzés során a következő védett területeken regisztráltak motorosokat:

- *Pilis: Csóványos, Csobánkai-nyereg, Pomáz, Pilisborosjenő, Pilisszántó, Pilisszentkereszt, Csobánka és Pilisvörösvár, Fagyoskatona, Dobogókő.*
- *Bükk-hegység: Felsőhámor-Fehérkőklápa, Hámore-tó elágazás, Bükkzentlászló-Hollós-tető, Szentlélek, Bánkút.*
- *Tisza gát (Szolnok): Szajol-Tiszapüspöki, Zagyva gát és hullámtér, Zagyva torkolat, Gulyáséri gátórház, Malomszög, Paraszthíd, Eresztőhalmi zsilip, Zagyvarékasi nagy kanyar.*
- *Tubes (Pécs)*
- *Sokorói-hegy Ny-i oldala, Felpéc*
- *Velencei-hegység - Ingókő TT*
- *Bugac - Ősborókás, KNP terület, Gánt határa Balatonfelvidéki Nemzeti Park (Csíksomlyói kápolna körül!)*

Az elmúlt öt évben az országban több helyen, több alkalommal „lángolt fel” a természetvédők és motorosok közötti vita. A sajtó útján, állásfoglalásokkal, majd az érintett felek között helyi párbeszéd kezdődtek. A helyi viszonyok konszolidálódásán túl konkrét, hosszú távú eredmény sehol nem született.

A hivatásos és a civil természetvédők egyaránt a jogi garanciák megteremtésében és az ellenőrzések fokozásában látják a megoldást.

Jogszabály-módosítások szükségessége

Az elmúlt években tehát hazánkban is egyre gyakoribbá vált, hogy magánszemélyek motorkerékpárral közlekednek az erdőben, védett és fokozottan védett természeti területeken. A motorosok az erdőben való közlekedésre többnyire nem a kijelölt útvonalakat használják, hanem a gyalogos turista forgalom számára kiépített utakat, erdészeti magánutakat, folyóvizek medrét, erdők talaját.

A jogellenesnek tekinthető cselekmények mellett külön problémát jelent, hogy ezek a járművek annak ellenére, hogy a közlekedésben vesznek részt, nem rendelkeznek rendszámtáblával, rendkívül zajosak, és a közúton valamint a motoros közlekedésre ki nem jelölt útvonalon nagy sebességgel közlekednek, ezzel veszélyeztetve az ott tartózkodó gyalogosokat, túrázókat. Miután a természetvédő polgárok, illetve civil szervezetek és a terepmotorozók közötti konfliktusok mérséklése, a közrend védelme miatt a probléma nem csupán természetvédelmi érdek, hanem társadalmi elvárás is, a témakör áttekintése vált szükségessé.

„A természeti területek védelme és a motoros járművekkel folytatott szabadidős és sport tevékenység konfliktusai” címmel készített tanulmányt a Magyar Természetvédők Szövetsége a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium természetvédelmi szakállamtitkárságának megbízásából. A tanulmány pillantnyilag még a jelen kötet szerkesztésekor nem volt elérhető, de a Magyar Természetvédők Szövetsége minden bizonnyal szívesen ad bővebb információt a tanulmány részleteiről, amelynek negyedik, „Jogszály-módosító javaslatok kidolgozása” c. fejezete részletesen foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy miként is kellene a kialakult problémákhoz igazítani a hazai jogszabályi hátteret.

A tanulmány tárgya a fent írt tényállásra vonatkozó jogi szabályozás feltárása. Ez alapján megállapítható, hogy a kérdés már jogilag szabályozott, léteznek hatóságok, akiknek a feladata a jogellenes cselekmények felderítése, megakadályozása, eljárás indítása és a jogkövető magatartás betartásának ellenőrzése, valamint a jogilag szabályozatlan illetőleg nem megfelelő módon szabályozott kérdéskörök vonatkozásában jogszabálymódosító javaslatok tétele. Ez a tanulmány részleteiben tekinti át az alábbi szempontból a jogszabályokat:

- Erdővédelem
- Vadvédelem
- Természetvédelem
- Közlekedés
- Releváns szabálysértési tényállások
- Kártérítés szabályai
- Fogyasztóvédelem
- Speciális ellenőrzésre jogosult hatóságok

A felmerült joghézagok kezelésére és a probléma orvoslására tárcaközi bizottság is alakult, amely tevékenységével már megkezdte a munkát, amely a felmerült problémákat hivatott orvosolni.

Javaslatok a hatékony hatósági ellenőrzésre

A jelenlegi időszakban a legnagyobb gondot az jelenti, hogy a jogszabályi előírások, korlátozások érvényesítése nem megfelelő. Az utakon, védett területek útjain ellenőrzési joggal rendelkező szervezetek létszáma alacsony, eszközeikben korlátozottak, különösen a védett területeken tevékenykedők. Holott bármilyen eljárás csak a járművel közlekedő személy feltartóztatása, illetve elfogása esetén lehet egyértelműen eredményes.

Javaslatok:

- a segédmotor-kerékpárok, sportcélú járművek (terepmotorok, quadok) hatósági jelzéssel történő ellátása, vagy speciális rendszám használata, végső esetben biztosítási licenc bevezetése, mely egyben nyilvántartást is jelenthet.

Vadmotorosok a Pilisben

Erdészek, vadászok, természetvédelmi őrök, bakancsos turisták, kirándulók elkerekedten tapasztalják, hogy az elmúlt években az extrém kirándulók, köztük a műszaki sportok kedvelői egyre nagyobb mértékben szállják meg erdőinket, mezőinket – nem kímélve a fokozottan védett területeket sem. Eddig is számos károsító tényezővel kellett számolniuk a természet védelmezőinek:

szemetelés, személtlerakás, illegális fakitermelés, orvvadászat, orvhalászat stb. – ez a mostani, megállíthatatlannak tűnő természetkárosítás azonban csak széles társadalmi összefogással: a törvényhozás, az állami szervek, civil szervezetek és a lakosság szoros együttműködésével állítható meg.

Az erdők-mezők korábban a csendes természetjárók kedvelt helyei voltak. Kikapcsolódni, feltöltődni jártak ki a természetbe, élvezték a csendet, az egészséges mozgás örömet, tág tüdővel szívták be a friss levegőt, gyönyörködtek a természet csodáiban, izgalommal lesték meg az állatok színes világát. Ez sajnos már a múlt.

Ma a csendet mindenütt crossosok, kvadosok törik meg, szarvasbögés helyett benzínmotorok böge hallik és friss levegő helyett benzingőzt lélegeznek be a kirándulók, akik jobban teszik, ha az erdei utakon sűrűn néznek a hátuk mögé, nehogy elsodorja őket egy arra száguldozó terepmotoros csapat.

Magam is sokszor találkozom erdei túráim közben crossosokkal, amint eszeveszett száguldással és iszonyú zajjal szelik át az erdőt. Most ősszel majdnem el is ütött öt „szelíd motoros” a Vörös-hegyen. Szerencse, hogy jó a fülem és még idejében félreálltam az ösvényen a motorosok elől. Fényképezőgépem elkattintására azonban nem volt időm, s talán nem is baj: ha észrevették volna, hogy fotózom őket, nem csak a növényeket taposták volna a talajba...

Nagyjából az ezredforduló óta tapasztalható a túrázás ezen új, veszélyes és természetkárosító formája, s az elmúlt 1-2 évben vált tűrhetetlenné a helyzet.

Crossosok eddig is voltak, de régebben csak a crosspályákon találkozhattunk velük. Az amúgy látványos és izgalmas sportot komolyan űzők továbbra is ott edzenek és versenyeznek, viszont nyugati mintára megszaporodott azoknak az amatőröknek a száma, akik nem tartoznak semmilyen sportklubhoz, nincsenek regisztrálva, és szervezetlenül, mindenféle kötöttség nélkül száguldoznak az erdőben.

Az Egyesült Államokban, ahol 11 millió ún. off-road járművet tartanak nyilván, a szabadidő eltöltésének ezen módja komoly társadalmi feszültségeket vált ki. A terepmotorosok időnként ellepnek egy-egy területet, tönkreteszik a növényzetet és elüldözik a hagyományos turistákat.

Nyugat-Európában is komoly gondot okoz az off-road invázió. Több országban azonban már szigorú intézkedéseket hoztak ellenük. Ennek következtében egyre keletre szorulnak a motorosok. Mostanra Magyarországon is megjelentek a cross-turisták.

Egyre több lakossági bejelentés érkezik az off-roadosok miatt az állami szervekhez. Előfordult több ízben is, hogy kirándulókat inzultáltak terepmotorosok, tavaly májusban Telkibányán 15 endurós bántalmazott egy helyi polgárt, októberben a Kiskunsági Nemzeti Park területén egy gátórt ütött le egy terepmotoros. Két ízben már az is előfordult, hogy természetvédelmi őrt gázoltak el.

A crossosok mérhetetlen kárt okoznak a természeti környezetben. Felszaggatják és tömörítik a talajt, amelynek következtében az adott részen kipsztlul a növényzet. Sérülékeny területeken egyetlen jármű áthaladása is helyre nem álló károkat okozhat. A

motorosok egyre nagyobb kárt okoznak az állatvilágban: azon túl, hogy sok állatot eltaposnak, elütnek, megzavarják vándorlásukat, szaporodásukat, utódnevelésüket, táplálkozásukat.

Magyarországon erdőterületen motorral, kerékpárral és lóháton közlekedni csak az arra kijelölt útvonalakon lehet! A szabályokat megszegőket azonban egyelőre nagyon nehéz törvény elé állítani. A motorosok ugyanis, ha van is a járművükön rendszám, a terepre kiérve leszerelik, arcukat pedig elfedi a bukósisak. Így szinte lehetetlen azonosítani őket. De ha mégis sikerülne beazonosítani a motort

– rendszám vagy alvázszám alapján –, a tulajdonos könnyen ki tud bújni a felelősségre vonás alól, mondván nem is ő vezette a motort, a tudtán kívül vitte el – teszem azt – a testvére. Ellene azonban nem köteles tanúvallomást tenni, és a nyomozás itt véget is ér.

Véleményem szerint meg kellene szüntetni ezt a törvény biztosította kikaput, és az eddiginél szigorúbban kellene fellépni a crossosok és kvadosok ellen – különösképp, ha természetvédelmi területen hódolnak veszélyes és környezetkárosító hobbijuknak.

Másrészről viszont az önkormányzatoknak ki kellene jelölni a számukra mindenütt olyan – természetvédelmi szempontból kevésbé jelentős – területeket, ahol nyugodtan motorozhatnak anélkül, hogy a békés túrázókat és az erdő állatait rettegésben tartanák.

A természet védelme és a polgárok nyugalma érdekében minél előbb lépni kell. Legyen ismét a pilisi erdő a csend és a béke szigete.

(<http://vorosvariujtag.pilisvorosvar.hu>, 2006. január 17., F. A.)

- zöld kártya bevezetését (motorok, segédmotorok, sporteszközök esetében is)
- a közúti hatósági ellenőrzésekhez alkalmas mérőberendezések alkalmazását motorok és sporteszközök ellenőrzése céljára,
- a sportkipufogók használatának betiltását (sportpályákon kívül)
- belterületi zajvédelmi határérték megszigorítását, legalább a védett, különleges rendeltetésű területeken,
- a rendszám nélküli, sporteszközként árusított járművek (quadok, ATV) sportpályán kívüli használatának kategorikus tiltását,
- a kárt okozó jármű üzemeltetőjének felelősségvisselését az esetlegesen okozott károkért,
- a terepmotorosok ösztönzése egyesületek alakítására, hogy ennek keretében saját anyagi ráfordításaik révén hozzanak létre sportpályákat.
- a Sporttörvény tegye kötelezővé a jelenlegitől szigorúbb és részletesebb Környezeti Minősítő Rendszer bevezetését a technikai sportok szervezésével foglalkozó szövetségek számára. Pl: Német Motorsport Szövetség Környezetvédelmi Szabályzata. Nürnbergring Környezeti menedzsment rendszere.
- autó- és motorversenyt védett természeti területen eleve ne engedélyezzenek, mert az autó- és motorsport a védelem céljával nem egyeztethető össze,
- a kereskedelmi cégek, Gépjármű Importőrök Szövetségének nemzetközi kereskedelmi hálózatai legyenek kötelesek valamennyi ATV eladásához tájékoztató és oktató anyagokat nyújtani.
- az oktatási tárca valamennyi korosztály tananyagába építse be a

természetközeli és káros turizmussal kapcsolatos ismereteket. Erősítsék meg a természet megbecsülésére irányuló szemléletformálást, és külön térjenek ki a technikai sportok okozta károkra pl.

- fokozott ellenőrzést valamennyi felelős hatóság részéről.
- biztosítsanak több forrást a rendőrhatalósági és egyéb ellenőrző szervek (közterületfelügyelők, polgári természetvédelmi őrkök, önkormányzati természetvédelmi őrkök, polgári természetőrök) gyakoribb és szakszerűbb fellépéséhez, különösen az illegális versenyek, edzések, szabadidős tevékenységek ellenőrzésére.
- az ellenőrző hatóságok szankcionálási jogköre bővüljön: a természetkárosítás megállapításakor váljon lehetővé a kárt okozó eszköz elkobzása.

Fellépnek a terepmotorosok ellen

Áldatlan állapot alakult ki a népszerű hazai kirándulóhelyeken: az immár tömegesen feltűnő illegális terepmotorosok és négykerekes quadok tönkreteszik a kirándulók pihenését, de nagy kárt okoznak a védett területeken, ösgepeken is. A nemzeti parkok a rendőrséggel, határőrséggel összefogva nagyszabású ellenőrző akciókat terveznek. A civilek szerint a természetvédelmi őrkök létszámának csökkentése miatt nem lehet hatékonyan megvédeni a természeti értékeket.

Székesfehérvár és a Velencei-tó közvetlen közelében, a Velencei-hegység csodálatos tájain quadokkal túrákat szervezünk. „A terep nagyon változatos” olvasható az erre fogékony fiatalokat csábító ajánlat az egyik új túraszervező iroda internetes honlapján. Az ott bemutatott fényképeken a szervezők valóban érintetlen, ránézésre is védett növényekkel borított réteken, völgyekben, patakok medrében pózolnak a motorjaikon. És ez csak egy példa, ma már a Bakonytól a Bükkig szinte mindenütt a motorosoktól hangos az erdő, akikkel szemben a természetvédelmi hatóság és a rendőrök eddig tehetetlenek voltak.

Pedig a sikeres fellépés csak elhatározás kérdése: a szomszédos Ausztriában még véletlenül sem találkozni ilyen jelenséggel. Igaz, ott csak egyszer lehet hibázni, azután marad a gyűjtögetés a csillagászati összegű bírságra.

Szinte lehetetlen az ellenőrzés. Lenkei Péter, a Levegő Munkacsoport környezeti tanácsadója lapunknak a témáról elmondta, a terepi sportokra védett terület esetén az egységes zöldhatóság, nem védett erdőnél az erdészeti hatóság (az Állami Erdészeti Szolgálat illetékes igazgatósága) adja ki az engedélyt. Emellett a kérelmezőnek a földtulajdonostól, állami földkezelőtől, azaz az állami erdészetektől vagy nemzeti park igazgatóságoktól kell egy hozzájárulást szereznie.

A baj az, hogy sokan védett, fokozottan védett növény- és állatfajok élőhelyét veszélyeztetve illegálisan úzik kedvenc sportjukat. Ellenőrzésük a természetvédelmi őrszolgálat szűkös létszáma és leterheltsége miatt nehéz. Jelenleg a leépítések után ugyanis egy őrnek átlagosan 4000 hektár védett területet kell felügyelnie. A polgári természetőrök és civilek segítségére tehát nagy szükség lehet. Hozzátette, az intézkedést nehezíti az is, hogy a különböző terepi járműveken nincs rendszám, a vezetőik bukósisakot viselnek, az elkövetőket tehát nehéz beazonosítani, a gyors járművek üldözése pedig nagyobb károkat okozna a természetben.

A szaktárca tervei szerint a nemzeti parkok a természetvédelmi őrkökkel, a rendőrséggel, a polgári természetőrökkel, határ menti nemzeti parkoknál a határőrséggel együttműködve csoportos ellenőrzést tartanának a frekvenciát területeken például úgy, hogy elállják a bevezető utakat. A természetvédelmi őrkök feltartóztatják, igazoltathatják a tetten ért motorosokat,

azonban más rendészeti szervekhez képest még mindig nincs kellő tekintélyük, ezért inkább rendőrt hívnak, vagy előállítják a garázdálkodót. Sokan nem tudják, hogy az örök ugyanúgy igazoltathatnak és kényszerítő eszközöket (bilincset, könnygázt, kutyát) is alkalmazhatnak, mint a rendőrök.

Helyszíni bírságot szabhatnak ki vagy feljelenthetik a szabálytalankodót, illetve 100 ezer forintig terjedő természetvédelmi szabálysértési bírsággal sújthatják. Leginkább az érinti érzékenyen a motorosokat, hogy az eljárás idejéig lefoglalhatják a járművet. Lenkei elmondta, az az illegális csendhábóritó, aki az erdőben garázdálkodik, ezentúl 50 ezer forintos erdővédelmi bírsággal is sújtható. Amennyiben a motoros bűncselekményt, természetkárosítást követett el, azaz fokozottan védett értékekben jelentős mértékű kárt okozott, még börtönbüntetést is kaphat.

Krosszpálya vagy több ór?

Lenkei szerint ha több, a természetvédelem szempontjából értéktelenebb területet jelölne ki krosszpályának, kevesebb garázdálkodó lenne.

Tartós megoldást az őrlétszám megemelésében, a fokozott ellenőrzésekben és az elretentőbb, akár több millió forintos szankcióban látja. Azt a tényt sajnálatosnak nevezte, hogy ma még a korábbinál is kevesebb ór dolgozik a parkoknál.

Bár a nemzeti parkok együttműködési megállapodásokat kötöttek a sportszövetségekkel, ez még nem elégséges. A motoros szervezeteknek azt ajánlja: saját érdekükben tartsanak felvilágosító kampányt a tagjaiknak.

A legveszélyeztetettebb területek a Balaton-felvidéken, Budapest környékén, a Kiskunságban és Pécs környékén vannak. A Bükk terhelése a sok tettenérés miatt csökkent, távolabb húzódtak a motorosok, quadosok. (...)

Halász Antal szerint a rendőrökkel közösen végzett ellenőrzések azért is hatékonyabbak, mert ők a KRESZ-szabályok megsértését, a táblák figyelmen kívül hagyását is büntetik. A természetőr is úgy látja: az igazi büntetés az, ha hónapokra lefoglalják az értékes járművet.

(<http://mn.mno.hu>, 2006. július 19., Bohus Anita)

Megoldáskeresés

Az bizonyos, hogy általában a természetben űzött sportok is, de a műszaki sportok megjelenése különösen sok fejtörtést fog még okozni a természetvédőknek. A természethez mindenkinek joga van, de ez a jog csak addig terjedhet, ameddig az nem veszélyezteti a természeti értékeket, illetve ameddig mások jogát a csendhez, természetjáráshoz nem korlátozza.

Épp emiatt kell olyan megoldásokat keresni, amelyek részben átmenetet képeznek a mostani áldatlan állapotokból elfogadhatóbb, szabályozottabb körülmények közé, részben olyat, amely nem fosztja meg a lehetőséget a normális műszaki sporteszköz használatától sem.

Komoly jogszabályi háttérrel kell kiépíteni a kérdés tisztázására, amiről már esett szó. Nyilvántartás, azonosíthatóság kérdése alapvető. Bizonyos, hogy lesznek, akik az illegálitást választják, de azokkal szemben pedig a szankcionálási lehetőségeket kell megteremteni. Nagyon fontos, hogy főleg az elkövetkező időszakban komoly ellen-

őrzési tevékenység legyen a kérdésben, és a tájhasználók, földművesek, vad- és erdőgazdálkodók épp úgy, mint a természeti értékeket védők minél teljesebb, összefogással működő ellenőrzési rendszert építsen ki, amelyben a rendőrség bevonása elkerülhetetlen.

A közszereplők példamutatására lenne szükség a természetkultúra tárgyában, és a „betörő-pandur” jellegű átfedésszerű anomáliákat fel kell számolni.

Nagyon fontos lenne, hogy az ügyben jelenleg legaktívabb ellenőrző tevékenységet ellátó természetvédelmi őrszolgálatot erősítse a KvVM, és ilyen irányú ellenőrző munkájukat fejlesszék a nemzeti parkok. Jelenleg csak ők tudnak a rendőrség bevonásával érdemi hatással ellenőrző munkát végezni, sajnos főként csak a védett területeken. A természetvédelmi őrszolgálat összefogásával zajló ellenőrző akcióit segíteni és támogatni szükséges.

Meg kell teremteni a lehetőséget, hogy a terepmotor és quad sportot űzők ellenőrizhető, természeti kárt nem okozó, környezeti kár kockázatát csökkentő helyen gyakorolják hobbijukat. Olyan kiépített, baleseti és környezeti kockázatokkal csökkentett helyekre van szükség, amelyek megteremtik a lehetőségét annak, hogy akik ilyen hobbit választanak, vagy ki szeretnék próbálni ezeket, azok mindezt úgy tegyék, hogy embertársaik és a természet számára a legkisebb kárt okozzák.

(Megjegyezzük, hogy jelen kiadvány készítői konstruktív hozzáállással teszik jelen javaslataikat, ennek ellenére semmi olyan sportot nem látnak szívesen,

Próbáld ki az Xtrém QUADozás élményét!

Felgyorsult korunkban minden megváltozott. A természetjárás kellemes élménye, környezetünk megismerése manapság is fontos, de sajnos gyalog végigjárni nincs mindenkinek ideje.

Na de félre a tréfát! Csatatunk elkötelezett híve a motorizációnak, de emellett kiemelten fontos környezetünk védelme is! Túránk éppen ezért minden írt és íratlan szabályt kötelezőnek érzünk magunkra nézve, melyet környezetünk megkövetel tőlünk.

Ki ne szeretne azonban egyszer úgy haladni előre, hogy ne a biztonsági övre, a traffipaxra és a közlekedés többi örült résztvevőjére kelljen koncentrálnia? Mennyivel jobb érzés, hogy a kihívást nem a pusztán életben maradás, hanem az élvezet jelentse? Ilyenkor mindenki elfelejti a hétköznapi problémáit, hiszen nincs más feladatunk, mint nyeregben maradni, uralni a masinát, átkelni az előttünk lévő akadályokon, haladni eddig ismeretlen terepeken.

Csatatunk kellő hozzáértéssel, kreativitással és szenvedéllyel segíti hozzá Önt az új élményhez! Legfontosabb számunkra a programjainkon résztvevő vendégek fizikai és pszichikai biztonsága, hogy a velünk töltött idő örök, jó emlék maradjon!

Céges ügyfeleink részére ajánljuk csapaterősítő vagy outdoor tréningeinket. Sokan kérték már tőlünk, mert egy idő után unalmassá válhatnak a borospincékben eltöltött délutánok, a különböző éttermekben „végigzabált” éjszakák. A quadozás akár a pályán, akár túra formájában igazi alternatívát jelent. Természetesen a négykerekűek hajtása jelent némi fizikai igénybevételt, így mi sem természetesebb, hogy ajánlatainkban szerepel az étkezés lehetősége is, hiszen egy kellemesen fásztó túra után semmi nem eshet jobban egy jó gulyásnál...

Nem szeretnénk itt könyvet írni a quadtúrák és a QuadParkban eltöltött idő alatt megszerezhető élményekről, és magunkat sem tömjénezük tovább, böngéssze át honlapunkat, vagy keressen meg bennünket személyesen, hogy Ön is átélhesse az Xtreme Quadozás élményét!

(<http://quadpark.hu>)

amely környezetterheléssel, fölösleges légszennyezéssel, zajterheléssel jár, és azt szélesebb látókörrel csakis felelőtlen erőforrás használatnak lehet ítélni.)

Hasznos lenne azonban, ha a környezetkultúra nevelése abba az irányba haladna a tömegkommunikációs eszközök segítségével, hogy a kiválasztott sportok, hobbik mind a természethez, mind a humán egészséghez jobban igazodjanak, és ne népszerűsítsék az ezzel ellentétes irányú törekvéseket. Rendkívül káros és kedvezőtlen hatása, ha egy-egy figyelem központjában álló médiaszereplő visszaél azzal, hogy tömegkommunikáció áll a rendelkezésére, és valami olyan mellett foglal állást, ami egyébként közérdekeket sért, mint arra kedvezőtlen tapasztalat volt is a közelmúltban sajnós, kellemetlen konfliktust teremtve.

Mindenképpen fontos, hogy megfelelő párbeszéd legyen a forgalmazók, a tulajdonosok, a turisták, vadászok, földtulajdonosok, természetvédők között, tehát általánosan minden érdekelt tudjon egymással kommunikálni. Ennek nem szabad parttalan vitává alakulnia, mindenképp a konstruktivitás, egymás szempontjainak megértése mellett kell kölcsönösen elfogadható megoldásokat keresnie. Ennek érdekében fórumok szervezése és on-line kommunikáció megteremtése szükséges. *(Ennek egy jó úttörő kezdeményezése a „zm@list.nonprofit.hu” levelezőlista, ahol a lehetséges kompromisszumok keresése elkezdődött: pályák, útvonalak, jogszabályi lehetőségek, kulturált, szabályos és legfőképpen csendes motorozás érdekében.)*

Fontos, hogy a természetben műszaki sportot űzők széleskörűen tájékozottak legyenek azokról a hatásokról és konfliktusokról, amelyet tevékenységük akaratlanul is okoz. Mindenképpen szükséges a természetben való viselkedés kultúrájának javítása, fontos a környezeti hatások bemutatása. Ennek a tevékenységnek is megkezdődtek úttörő próbálkozásai, civil szervezetek adtak ki ismertető broszúrákat, gépjármű gyártók hazai képviselői támogatták ismeretterjesztő anyag nyomdai előállítását, hogy a vásárlóik azokból kaphassanak - és ilyen kezdeményezésből született a jelen kiadvány is. Elkezdődött a készítése és programozása a „természetben űzött sportok környezeti hatásai” - T.Ü.S.K.E - www.tuske.hu c. honlap kialakításának is, amelynek munkái jelen kiadvány kiadásakor is - sajnós elhúzódba - zajlanak. Ezen a honlapon bemutatásra kerülnek majd a szilkmászás, barlangászat, tájfutás, mountainbikeozás, tájékozódási futás, quadozás, kerékpározás, lovaglás, salakmotorozás, terepmotorozás, rally, túrázás/terepgyaloglás, hőlégballonozás sárkányrepülés/siklóernyőzés, paplanernyőzés, repülőmodellezés, canyoning, kajak, kenu, motorcsónak/vízisí, raftingolás (gyorsvízi evezés), búvárkodás, szörfözés, valamint a téli sportok közül a versenyszerű (alpesi síelés), hosszúsífutás, snowboardozás, sítúrázás természeti, környezeti veszélyei.

Emellett várhatóan szó esik néhány más szabadidős tevékenység környezeti hatásáról is, mint a horgászat, vadászat, természeti megfigyelések, kutyasétáltatás és általában a sátorozó nomád táborozás, kempingezés.

Mindenestere egyértelműnek tűnik, hogy határozott lépésekkel megoldásokat kell keresni a kialakult helyzetre, amire a kormányzatnak érdemi erőforrásokat kell fordítani.

Összefoglalás

Bizonyos, hogy igénye van többeknek arra, hogy műszaki sportokkal töltsék el szabadidejüket. Sajnos, mint a modern, „fejlett” élet sok területe környezeti szempontból pozitív vagy semleges hatású ez semmiképp nem lehet, hiszen akár elektromos, akár belsőégésű motort használnak hozzá, mindenképp olyan energiafelhasználás történik, amelynek csakis negatív környezeti hatásai lehetnek. Ilyen sok apró dolognak is hatása van a klímaváltozásra és a környezeti állapot romlására.

Ha ezt tudomásul vesszük és elfogadjuk, hogy egy környezeti szempontból bizonyosan negatív hatású sporttal van dolgunk, akkor legfontosabb kötelességünk az, hogy ezeket a negatív hatásokat a lehető leginkább mérsékeljük, csökkentjük. A műszaki sportok rajongóinak erkölcsi kötelessége figyelembe venni a környezeti szempontokat épp úgy, mint azokat a társadalmi visszacsatolásokat, amelyek a sportok egyéb hatásaival (zaj, por, zavarás) kapcsolatban kritikusak.

Ezen sportot űzőknek úgy kell végezniük sport tevékenységüket, hogy azzal a lehető legkevesebb problémát okozzák a környezetüknek, legyen az természeti vagy humán környezet. Fontos, hogy saját maguk állította erkölcsi szabályokat betartsák közösségeikkel, és aki mégsem tartja be ezeket, azoknak felelősségrevonása megtörténhessen. Ennek érdekében a sporteszköz azonosíthatóságát elő kell segíteniük, és tevékenységüket egyeztetniük kell más társadalmi szereplőkkel, földtulajdonosokkal, az erdészeti és vadászati kezelőkkel, védett területeket kerülniük kell, a turisták által használt útvonalakat nem szabad használniuk, és minél inkább kiépített, biztonsági szempontból elfogadható pályákra kell korlátozniuk tevékenységüket.

A kormányzatnak a nemzetközi gyakorlat tapasztalatainak felhasználásával elő kell segítenie ezt a folyamatot, és a szükséges jogszabályi háttérét meg kell teremtenie mindehhez.



A mi felelősségünk, hogy mire neveljük gyermekeinket!

A kiadvány a KvVM természetvédelmi szakállamtitkárság megrendelésére a Magyar Természetvédők Szövetsége által készített „A természeti területek védelme és a motoros járművekkel folytatott szabaddíós és sport tevékenység konfliktusai” c. tanulmány alapján készült.



A kiadvány a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium támogatásával, a Magyar Természetvédők Szövetsége, az Ökológiai Intézet Alapítvány, és a Nimfea Természetvédelmi Egyesület együttműködésével készült.

Műszaki sportok a természetben

A quad- és motorsport környezet-terheléséről és zavarásáról a természetben

Írták: F. Nagy Zsuzsanna, Iványi Anna,
Sallai R. Benedek, Gál Georgina, dr. Vágó Péter.

Szerkesztette: Sallai R. Benedek

Fotó: a KÖTHÁLÓ archívumból és Sallai R. Benedek.

Kiadja a Magyar Természetvédők Szövetség,
E-mail: info@mtvsz.hu, www.mtvsz.hu
1091, Budapest, Üllői u. 91/b.
tel&fax: 1/216-72-97.

Készült a KvVM Kövi „Partnerség”
keret pénzügyi támogatásával.

ISBN 978-963-9802-00-1

(A kiadvány tartalmilag a Nimfea Természetvédelmi Egyesület hasonló című kiadványával megegyező.)

Felelős kiadó: dr. Farkas István.

Szedés: Balmoral Bt. Túrkeve (20/391-41-47)
Készült a MacKensen Nyomda üzemében 2007-ben
600 példányban (MacKensen Kft, Budapest).

Felelős vezető: Cseh Tibor