

Foglalja össze az alábbi szöveget – a megadott irányítási szempontok alapján – idegen nyelven, **kb. fele terjedelemben** úgy, hogy **összefüggő szöveget** hozzon létre!

Egyre több a felkészületlen és felelőtlen turista a magyarországi erdőkben – panasolja Rényi Zsolt túravezető, aki azoknak ad tanácsot, akik nem akarják életveszélybe sodorni magukat és másokat. Öröndetes, hogy egyre többen járnak a szabadba, ám ennek árnyoldala az, hogy egyre több a felkészületlen turista.

A magyarországi erdők – különösen a Pilis – nagyon veszélyesek tudnak lenni attól függően, hogy éppen hogyan alakul az időjárás. Az emberek leginkább ősszel szoktak felkerekedni és nekivágni a természetnek, ám ilyenkor párák, nedves az idő, rosszabbak a látási viszonyok és sokkal csúszósabbak a szurdokok is.

A legfontosabb előre felmérni mennyi ideig fog tartani a túra és milyen időre számíthatunk. Számításba kell venni azt is, hogy hirtelen változhat az időjárás. Az autóban ülve sokszor nem is gondolunk bele, hogy milyen hideg tud lenni az erdőben. Márpedig a hidegben koordinációs képességünk nagymértékben romlik, és ilyenkor történnek a balesetek is.

Nagyon fontos a túrázáshoz a megfelelő öltözködés is. Érdemes kellően barázdált, a lábnak tartást adó túracipőt venni. Mellőzni kell a tornatermi használatra kialakított sportcipőket, amelyek nagyon hamar csúszóssá válnak, mert barázdáik eltömítődnek sárral és nedves avarral. Elengedhetetlen, hogy legyen a hátizsákunkban még jó időben is vízhatlan ruházat.

A természetvédelmi területeken a turistaútvonalakat úgy alakítják ki, hogy azok a lehető legkisebb mértékben veszélyeztessék vagy rongálják az élővilágot. A legnépszerűbb turistavidékeken azonban a túrázók rengeteg plusz ösvényt tapostak. Amellett, hogy ez csúnya, nagymértékben rongálja az erdőt is és felgyorsítja az eróziót.

A veszélyesebb terepeken, mint amilyen a Rám-szakadék, a nemzeti parkok munkatársai sok energiát fektettek abba, hogy megtalálják az adott szakaszon átvezető legbiztonságosabb útvonalat. Ha valaki erről letér, feleslegesen kockáztatja a saját testi épségét és másokat is veszélybe sodor.

(Inforádió)

Kérdések:

1. Mi a hátránya annak, ha sokan mennek kirándulni?
2. Miért veszélyesek a magyarországi erdők?
3. Hogyan érdemes túrához öltözni?
4. Hogyan alakították ki a túraútvonalakat?
5. Miért nem szabad letérni a kijelölt útvonalról?



Fordítsa le az alábbi szöveget magyar nyelvre!

България не е подготвена за климатичен шок, твърди доклад на Световната банка. Заради лошото управление на околната среда и недоброто състояние на инфраструктурата, през следващото десетилетие негативните последици от промените в климата ще се усетят в Балканския регион много по-силно, отколкото се смяташе досега.

Според експертите 29-те държави в целия регион от Полша до Казахстан са застрашени от по-чести наводнения, суши, горещи вълни, урагани бури и горски пожари. България е най-неподготвена от новите членки на ЕС, а на другия полюс е Словения. От 29-те страни в региона най-застрашени са Русия, Турция, и Албания.

Противно на всеобщата представа, че регионът е встрани от рисковите зони, вече се усещат ефектите от климатичните изменения – крайностите във времето, по-високите температури, суши и наводнения. От началото на 20-ти век до сега средните температури в региона вече са се увеличили с 0.5 градуса по Целзий на юг и с 1.6 градуса на север (в Сибир). Най-силни ще са промените на север, където вероятно броят на силно мразовитите дни ще намалее през следващите 20-40 години. В южните части на региона най-сериозни промени ще настъпят през лятото, когато тенденцията на затопляне ще бъде силно изразена. Към 2050 г. страни като Полша и Унгария се очаква да имат същия брой горещи дни (с температури над 30 градуса) както Испания или Сицилия днес.

(Капитал)



3. Íráskészség

Maximális pontszám: 20

Írja le gondolatait idegen nyelven az **egyik témáról** úgy, hogy **minden irányítási szempont**ra térjen ki!

(Az irányítási szempontok sorrendjét nem kell betartania.) Fontos, hogy **összefüggő szöveget** hozzon létre.

Levél esetén tartsa be annak **formai előírásait** (dátum, megszólítás, üdvözlő formula, aláírás)!

Terjedelem: **22-25 sor**

Kérjük, hogy a feladat megoldása során – a titkos adatkezelés érdekében – ne használja saját adatait!

I.

Írjon fogalmazást Magyarországról, az alábbi szempontok szerint:

- a. Mire lehetünk büszkék?
- b. Mi az, amivel nem dicsekedne egy külföldinek?
- c. Magyarok a nagyvilágban.
- d. Hogyan lehet hazafiságra nevelni?
- e. Miért fontos a hazaszeretet a globalizálódó világban?

Vagy:

II.

Írjon külföldi ismerősének levelet a gazdasági válság problémájáról, az alábbi szempontok szerint:

- a. Hogyan érinti az Ön családját a gazdasági válság?
- b. Ha Önt kérdeznék, milyen országos intézkedéseket javasolna a helyzet javítására?
- c. Hogyan lehetne a nagycsaládok gondjain enyhíteni?
- d. Hová fordulhatnának a legszegényebbek?
- e. Mit gondol, hogyan alakul a helyzet a továbbiakban?



Olvassa el figyelmesen az alábbi szöveget, majd annak alapján válaszoljon **magyarul** a kérdésekre!

Гражданинът с колелото

В Грьонинген всеки ден над 59% от жителите се придвижват с колело, а градът неофициално е обявен за световната столица на велосипедите. Това обаче си има и своите недостатъци. Въпреки изгражданата в повече от 40 години мрежа от велоалеи, включваща специални светофари и ленти за движение, днес задръстванията от велосипедисти на ключови кръстовища са ежедневие, а проблемът с паркоместата и честите кражби на колела са вечна тема в малкия северен град.

Проблемите на Грьонинген звучат като фантастика, погледнати от позицията, в която се намира София днес по отношение на велотранспорта. Сега там има общо 35 км велоалеи, които нямат връзка помежду си и са с недостатъчна ширина. В началото велоалеите просто се рисуваха с жълта боя, заобикаляйки паркирали автомобили, и дори минаваха през стълби. Днес се експериментира повече с настилката, но тя нерядко дава дефекти. Местата за паркиране са несигурни. Единствената прилика с холандското градче може да бъде търсена само по линия на кражбите. Като резултат пътуванията с велосипед са 1% от всички, любителите на този вид транспорт са възприемани като екстремисти с притъпени инстинкти за самосъхранение, а за „каране на колело“ няма дори и жаргонна дума.

Настоящата ситуация е в резултат на дълги години административно negliжиране на велотранспорта. „Има промяна в начина на мислене. В миналото администрацията е изцяло фокусирана върху автомобилния трафик. Причината е, че София изостава по показателите за наситеност на пътната мрежа. Смятам обаче, че вече сме го изживели този период“, коментира Зафир Зарков, общински съветник в Столичната община, председател на работната група, изготвила Програмата за развитие на велосипедния транспорт на територията на Столичната община за периода 2012 - 2015 г. Работата по изработване на някакъв задължаващ документ за велоразвитието на града започва още през 2009 г., а програмата предвижда конкретни велопроекти, както и срокове за изпълнението им.

„До края на 2015 г. ще бъдат изградени още 77 км велоалеи, като ще бъдат инвестирани около 30 млн. лв. Досега инвестициите във велоалеи се правят с пари от общинския бюджет, но до края на тази година трябва да стартира програмата за рехабилитация на пътища. В интегрирания план за възстановяване и развитие на София също има предвидени велоалеи и общината ще може да кандидатства 2014 г. за финансиране по ОП „Регионално развитие“, обяснява Зарков. „На ключовите метростанции вече има охрана и камери на велопаркингите. Искаме да стимулираме ползването на различните видове транспорт, в случая велосипед и метро“, продължава с нетипично неподправен за общински съветник ентузиазъм Зарков. Общинската администрация обаче до ден днешен излъчва противоречиви послания по темата. Грешките от миналото не изглеждат да са осмислени напълно. Транспортните решения може да си останат посредствени (и дори опасни), а това в крайна сметка може да провали в зародиш популяризирането на този вариант на придвижване. България участва и в кампанията за устойчива градска мобилност на Европейската комисия. Тя има за цел да обясни на пътуващите колко е полезно за тях и за околната среда да слизат от време на време от автомобилите си и да ползват градски транспорт, велосипед или да повървят пеша. Анализите обаче показват, че именно инфраструктурата е сред решаващите фактори при избора на колелото като транспорт. Опасността на пътя възпира 52% от запитаните в анкетите на



„Велоеволюция“. Страхът от кражби е другият основен проблем – 35%. „Карането на велосипед може да стане популярно и реална алтернатива на автомобилния транспорт единствено когато е напълно интегрирано в цялостната транспортна политика на града“, смятат от „Велоеволюция“. От това имат полза и самите общини, като големите градове са задължени от Брюксел да следват планове за намаляване на замърсяването на въздуха, като една от мерките е редуцирането на трафика посредством велотранспорта.

(Капитал)

Kérdések:

1. Milyen hátrányai vannak a kerékpáros közlekedésnek Groeningenben? (3 pont)
2. Hány km. kerékpárút van most Szófiában, és mi jellemző rájuk? (3 pont)
3. Hány százalékban választják a kerékpározást Bulgáriában és mit gondol a többség a biciklizőkről? (3 pont)
4. Milyen volt eddig Szófia közlekedési stratégiája és miért? (2 pont)
5. Mit tartalmaz a rövidtávú kerékpáros program? (2 pont)
6. 2015-ig hány km kerékpárút épül, és mekkora összegből? (2 pont)
7. Milyen infrastruktúra épül a metróállomásokon és mi a célja? (4 pont)
8. Mi a célja az Európai Bizottság városi mobilitási programjának? (4 pont)
9. Mi tartja vissza a bolgárokat a kerékpározástól? (2 pont)

