

## KERÉKPÁROS ÖKOTURISZTIKAI HÁLÓZAT A NAGY-MILIC KÖRÜL

– A közlekedési finomhálózat rekonstrukciójának lehetőségei és eredményei –

Dr. NYÁRI LÁSZLÓ



A felújított Mokrina-Lászlótanyai erdészeti út Hollóháza fölötti, kezdő szakasza

A tájban illetve a tájjal való gazdálkodás előfeltétele egy kiépített és jó műszaki állapotban fenntartott vonalas közlekedési infrastruktúra, finomhálózat, avagy feltáráshálózat, feltártság. A feltártság fogalma az erdőgazdálkodásból származik. Az ország 1,0 ha erdőterületére jutó kiépített, időjárásbiztos erdészeti szállítóút hosszát jelenti folyóméterben, ez a feltártsági mutató (fm/ha). Magyarországon ez a szám 9 fm/ha, elérendő cél lehet a 15-20 fm/ha-os mutató, amely nem pusztán a gazdasági és társadalmi fejlettség tükré, hanem a természetközeli, többcélú és többtulajdonú (TTT) erdőgazdálkodás megvalósíthatóságának előfeltétele is. A hegyvidéki erdőterületekkel meghatározott Ausztriában a feltártsági mutató 30-60 fm/ha közötti.<sup>1</sup>

A kitermelt, vagy lábom eladott fa értékesítési lehetőségét és tő melletti árát a kiszállítási viszonyok, azaz a feltártság határozták meg, ezért az 1890-es években megépítették a Torok-Lászlótanyai utat (mai szóhasználatban a Grófi út és a Lászlótanyai út a Bodó-rét és Lászlótanya közötti felső szakasza), ami a kastély felépítése után „kőalappal bíró kavicsolt út” lett. Az 1870-es évek súlyos gazdasági válságát követő fellendülés idején 1880 után két részletben elkészült az „ínséges út”, majd a Hollóházáról Kassára vezető köztútból kiágazva a Hrabó-Drahos földút (mai Lászlótanyai aszfaltozott út alsó szakasza, 1. ábra). Figyelmet érdemel, hogy az uradalom erdőrendezőssége a szikszói államépítészeti hivattal együtt már 1922-ben elkészítette a Hollóházát Alsókékeddel összekötő „törvényhatóságának nevezett út nyomjelzését”, de az út csak 1986-ban épült meg.<sup>2</sup>

A kiszállítás érdekében trasszírozott - egyenlejtéssel bíró - földutakat építettek „Schudich-módszer” szerint a Bodogány, Szőlő-hegy, Hajagos, Őr-hegy térségében. Mivel gróf Károlyi László (1859-1937) kedvelte a vadászatot, ezért a véghasználati állományokban tervezett út nyomvonalán először cserkészutat alakították ki. Vadászaton, cserkelés közben bemutatták a vonalvezetés jóságát, megemlítve, hogy mennyivel könnyebb lenne akár lovaskocsival, lovasszánnal közlekedve vadászni – szaknyelven „barkácsolni” - és így minden terepi bemutató 1-2 km új, vegyes szelvényben kialakított, árokszelvény nélküli egyirányú keresztlejtésű barkácsoló-szállítóút megépítését is eredményezte (2. ábra).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Kosztká M. (2000): Erdőfeltárás a természetközeli, többcélú, többtulajdonosú erdőgazdálkodás feltételei között. Nyugat-magyarországi Egyetem, Erdőmérnöki Kar, Geomatika és Mérnöki Létesítmények Intézete, Erdőfeltárási és Vízgazdálkodási Tanszék, Sopron.

<sup>2</sup> Járasi L. (2009): Füzéri erdők. Füzérrét Alapítvány, Füzér.

<sup>3</sup> Shudich N. (1924): Építsünk erdei utakat. In: Magyar Erdőgazda, pp. 8-9.



Vegyes szelvényben épített, árok nélküli, egy oldali keresztlejtésű erdészeti szállító-„barkácsoló” út; cserkelő ösvényből kialakítva az Őr-hegyen a Károlyi birtoklás idejéből

Az ökoturisztikai vonatkozásban lovas és lovaskocsis turisztikai nyomvonalak kijelölésére már a térség erdészeti közjóléti tervében is felmerült az igény (2004)<sup>4</sup>, annak érdekében, hogy ezek a közlekedési eszközök az erdőterületen kiszámítható módon közlekedhessenek. Amennyiben ezek a nyomvonalak a terepen is kijelölésre kerülnek, úgy egyrészt biztosítani lehet az említett eszközökkel történő közlekedés lehetőségét, másrészt jogosan fel lehet lépni az egyéb utak használóival szemben. A tervezett nyomvonalak meglévő erdészeti feltárási utakon és mezőgazdasági utakon haladnak, közúti csatlakozással. A tervezés kezdetén külön lovaskocsizó/lovas és külön túrakerékpáros nyomvonalakat vizsgáltak, ám a tervezési folyamat közben világossá vált, hogy a kétféle használatot nem érdemes egymástól elválasztani, így közös kijelölésre került sor. 3. ábra<sup>5</sup>

Az úthálózatra is fókuszáló 2005. évi előkészítő tervezési munkák<sup>6</sup> a teljes nem közúti közlekedési hálózatot vizsgálták. Befoglalták a feltárási utakra és földutakra jelölt turistautak igénybevétele

<sup>4</sup> Dávid J; Mátyás S; Kalincsák P; Fecser I. (2004): Füzér, Hollóháza és Pusztafalu térségének erdészeti fejlesztési terve. Állami Erdészeti Szolgálat Térségfejlesztési és Zöldövezet Tervező Iroda Balatonfüred.

<sup>5</sup> Lay, M. G. (2009): Handbook of Road Technology, 4th edition. Spon Press, London and New York.

<sup>6</sup> Nyári L. (2005): A Nagy-Milie Natúrparc környezeti és környezetvédelmi tervezése; készült Phare CBC kutatás keretében.



A 2005. évi terepi munkák során felmért erdőfeltárási, útépitési archaikum: a Csata-rétről induló egykori uradalmi szállítótűt Telford-féle pályaszerkezetének (Lay, 2009) kivethető alaprétege.

A Füzér, Hollóháza, Eszkáros, Felsőmisllye és Nagyszalánc községeket érintő „Kerékpárutak kialakítása a Nagy-Milic térségében” és a Pusztafalu, Szalánchuta, Füzérkajata, Biste, Kolbása községek által végigvitt „Öt falu kerékpárútja” projektek kerékpáros fejlesztések hálózata

lehetőségét sem, hiszen a közös nyomvonalhasználat nem zárja ki egymást. A lovaskocsizó- és kerékpározható nyomvonalak rendszerre alakítása érdekében a terepviszonyok figyelembevétele mellett a belterületek összekötése és a tervezett határátkelő pontok elérése mellett a belterületek körüli kisebb-nagyobb körutak kialakítása volt a fő cél a tájgazdálkodási finomhálózat koncepciójának keretében.

Megállapítható volt, hogy a meglévő erdei vonalas létesítmények – erdészeti feltáróutak – építése részben a Károlyi Uradalomhoz, részben az államosítás után a területen gazdálkodó állami erdőgazdaságokhoz kötődik. A fenntartás munkálatait tekintve utolsó fénykorként az „ágazati integráció” korszaka határozható meg.

A 70-es évek végétől az útfenntartási, karbantartási és felújítási munkák visszaszorultak az állami erdőgazdálkodó prioritásából is.

A rendszerváltást követő két évtizedben – különös tekintettel a 90-es évekre – nem volt a nyomvonalas, és szerencsésen tájba illesztett, stabilizált pályaszerkezetes erdei utaknak gazdája, ami helyenként már havária közeli helyzetekhez vezetett. A jelenlegi birtokstruktúra is azt eredményezte, hogy a fenntartás, felújítás munkáival nem foglalkoztak. Sok esetben a tulajdonviszonyok is rendezetlenek, viszont a 2000-es évek utáni helyzet már mindenképpen megérett arra, hogy egy mindinkább kiteljesedő fenntartási koncepció és csatlakozó környezeti hatáselemzések mentén

a jövőbeni beruházási pályázatok előkészítései megkezdődjenek.

A 2010-es évek kerékpáros-turisztikai fejlesztések kiinduló állapotát tekintve a magyar-szlovák határ két oldalán elterülő települések közötti közlekedési kapcsolatok kiépítettsége nem volt kielégítő. A gerincutak a keresztirányú kapcsolatok hiánya miatt nagy forgalmat bonyolítanak – ennek jelentős része teherforgalom. Keresztmetszeti kialakításuk és a terepi adottságaik nem kedvezőek a kerékpározáshoz. Ezt a kedvezőtlen adottságot a magyar oldalon a kiépülés alatt álló kerékpáros gerincút (Kassa-Sáros-patak) orvosolja. Határon átkelő keresztirányú bekötések nincsenek. Mind a gerincút, mind a mellékutak jelentős része ma is felújítandó állapotú. A keresztirányú bekötések

vagy újonnan kiépítendő, vagy egykor használt, jelenleg felújításra váró útvonalak kiépítésével biztosíthatók.

A Kassa – Füzér – Sáros-patak kerékpárút az egykori kisvasúti töltést veszi igénybe Füzérkomlósig 2,00 m-es nyomszélességgel, majd Füzérkomlóstól Füzérre egy 3,00 m szélességű aszfaltzott külterületi magánúton köt be (ld. kék jelzés Füzértől délre). Füzérkomlóstól Hollóházán át az országhatárig a nyomtáv továbbra is keskeny, vagy a közúton jelölt. Ez a műszaki megoldás a többcélú hasznosítást nem teszi lehetővé.

A Nagy-Milic Natúrpark térségében Európai Területi együttműködés (ETE) forrásokból elkészült „Kerékpárutak kialakítása a Nagy-Milic térségében” és az „Öt falu kerékpárútja”

Stabilizált kataszteri dűlőtűt agrárkörnyezetben Füzéren (Hosszú-földek)



Fordított tetőszelvényű, betonba rakott terméskő burkolatú kerékpárút szakasz csapadécsapdával Füzéren a Kanda-bérc tövében. A 4,0 m-es nyílántartási szélességű hegyvidéki területen haladó kataszteri út vízelvezetését meg kellett oldani külön árokszelvény kialakítása nélkül, a 15-20%-os hosszirányú lejtésű szakaszok esetében is



Jobbra: Pusztafalu – Izra-tó közötti kataszteri dűlőút 2011 tavaszán

A Pusztafalu – Izra közötti útszakasz járható, vízelvezetése megoldott 2016. telén



projektek újszerűségét az adta, hogy a külterületi utak fejlesztésével, kerékpározhatóvá tételével, többfunkciós közlekedési infrastruktúra fejlesztést valósított meg (4. ábra) a keresztirányú ökoturisztikai és kerékpáros kapcsolatok újbóli kialakításával, megújításával.

Természetesen tájgazdálkodás szintjén a középhegységi vízgyűjtő területeket: völgyeket, hegyoldalakat feltáró egyenletes magassági vonalvezetésű utak mellett a csekélyebb reliefenergiájú mezőgazdasági területeken a kataszteri dűlőutak a meghatározóak (5. ábra). Az erdészeti utak felújítására teljes hosszukban törekedtünk (ld. Lászlótanyai út), esetenként csak az útszakasz vonatkozó részét érintette a felújítás, mivel egy adott község nem csatlakozott a projekthez, így pl. az Eszkáros – Rákos közötti erdészeti út felújítása csak a felsőmislői leágazásig volt indokolt – a vonatkozó projektindikátorok alapján.

Egykori közbirtokossági erdőterületek is sok esetben kataszteri utakon közelíthetőek meg, melyek így egyenlőtlen hosszlejtésűek, ezért közlekedésre alkalmassá tételük védett természeti területeken egyedi megoldásokat is igényelt (6. ábra).

Pusztafalu esetében („Öt falu kerékpárútja”) az Izra tóhoz vezető határátlépési pont megközelíthetőségét biztosító szakasz soha nem volt időjárásbiztos (7. ábra). Itt földmű kialakítás, vízáterelő műtárgyak építése volt az elsődleges feladat. A rendelkezésre álló anyagi források alapján útpálya makadám pályaszerkezetű lehetett – földpadkával, viszont mindezek mellett a vízelvezetés (árkok, átereszek) kiépítésével a keresztmetszvény és útpálya hosszú távú vízelvezetése megoldódott (8. ábra). Pusztafalu – Füzérkajata, illetve Füzérkajata – Biste esetében a modus vivendi alapján ugyanezt a filozófiát kellett követni.

Az aszfalt burkolatú erdészeti utak az egykori Károlyi és Forgách grófok milici uradalmain kialakuló állami erdőgazdálkodók erdőfeltárási, útépitési munkáihoz köthetőek. Ezek felújítása, avagy csak kátyúzása és padkarendezése is része volt a kerékpáros turisztikai hálózat kialakításának. Szerencsénkre az elhivatott erdész szakemberek segítő támogatását mind az előkészítés, mind a tervezés és a megvalósítás során egyaránt megtapasztalhattuk.

A kerékpáros projektek háttérben a határ menti, elzárt térség megközelíthetőségének javítása, infrastrukturális fejlesztése volt a cél az ökoturisztika, kerékpáros turizmus keretrendszerén belül. Az ökoturisztikai fejlesztés nemcsak vonalas infrastruktúrát, hanem egyéb korábbi projektek eredményeinek számító funkcionális épületeket és programokat is jelentett (ld. tanösvények esőbeállói, pihenőhelyei).

A mutatókat tekintve e két kerékpáros projektben 50 km külterületi erdészeti, vagy önkormányzati, kataszteri útszakasz fejlesztése, felújítása, javítása valósult meg. A szükséges feladatok és anyagi keretek függvényében a projektcélok – a községek közötti kerékpáros és egyben időjárás biztos összeköttetés – lehetővé vált. Ez a hossz a naturparki-tájgazdálkodási célok szempontjából is jelentős, bár a hasonló jellegű feladatok (ld. greenway projektek integrálása) még koránt sem értek véget.