

ORBAY ISTVÁN: Közútfásítás, hófogó, erdősávok

A vízszintes és magassági értelemben jól megtervezett és kivitelezett út az utasban a közlekedés-biztonság érzetét kelti, mert az ideális térbeli vonalvezetés, a túlemlés nagysága, az éles ívek kiküszöbölése, a ráhajtó és keresztező forgalom korlátozása, a burkolat minősége elhárította a primér baleseti veszélyt. Ugyanakkor azonban ezek előidéznek egy szekunder veszélyt, mely a sebesség növekedésével áll elő. Az ok és okozat tehát sokoldalú és minthogy sok ember élete, testi épsége, valamint anyagi kár forog kockán, nem szabad semmilyen eszköz igénybevételét sem elmulasztani annak érdekében, hogy a közutat igénybevevők balesetmentesen közlekedhessenek. A közvetlen geometriai és egyéb műszaki megoldásokon felül a közvetett megoldások közül elsősorban az úttájék növényzettel való ellátása — röviden közútfásítás — jöhet számításba a balesetek megelőzése céljából.

Az eredetileg állati vontatású forgalomra épült útjaink mellett kizárólag sorfásítás volt. Ezen elavult és az egyre gyorsabb forgalom mellett határozottan veszélyesebb fásítási módszerrel ellentétben ma már a korszerűbb út-tájék kialakításánál a ligetszerű fásítást kell hogy alkalmazzuk. Ez a fásítási módszer az utat beilleszti a környezetbe, ezáltal biztosítva az út és környezet harmonikus egységét, a gépjármű vezetőjére pedig nyugtatólag hat, ezzel elősegítve a balesetmentesebb közlekedést.

A balesetmentes közlekedés érdekében nemcsak az út műszaki értelemben vett korszerűsítéséről kell ezért beszélnünk, hanem azzal együtt, vagy akár azt megelőzve az utak fásítási szempontból való korszerűsítését is meg kell valósítani. Az elavult elvek szerint az útpadkán, vagy az útkorona közvetlen közelében telepített sorfák rendkívül nagy balesetveszélyt jelentenek. A fának ütközés ugyanis rendszerint halálos kimenetelű balesetet okoz.

Érdeemes e helyen megjegyezni, hogy rövid két hónapon belül két kitűnő tollú újságíró homlokegyenest más véleménye jelent meg lapjainkban éppen erről a kérdésről.

Idézek a cikkeikből: „... az úttest közelében álló fák, egyes vélemények szerint, baleseti veszélyt jelentenek. Lehet azonban ezt az álláspontot ellenérvekkel és példákkal cáfolni. Aki gyorsajtás, szabálytalan előzés, vagy akár műszaki hiba folytán kivágódik az útról, az a három méterre ácsorgó jegenye törzet éppúgy telibe találja, mint az egy méterre ültetett eperfát, ha rossz sorsa úgy hozza magával.”

A másik:

„Az országutak szélén húzódó fasorokat ki kell irtani! A széplelkeket megborzaszthatja ez a mondat; kétségkívül hangulatosabb az út, ha fák összehajló lombkoronája alatt kanyarog. De ezek a barátságos, békés fák évente a világban ezer és tízezer ember életét követelik! Ritka eset, hogy a fának rohant gépkocsi roncsai alól élve szedik ki a vezetőt és az utasokat...”

Magam is tapasztaltam most Németországban, hogy a szépen fásított autópályákról letérve még a főhálózati utak mentén is a padkában vannak az évszázados faóriások. Nem véletlen a következő statisztikai adat: Alsó Szászországban 1964. és 1965. évben 77 785 közlekedési baleset történt, a személyi sérülések 90%-át a fának rohanás okozta, a szerencsétlenségek nyomán életüket veszített áldozatoknak már 180%-a halt meg az országút mentén levő fák tövében... Egy másik összehasonlítás: 1000 közlekedési balesetre 66 halott jutott, viszont minden 100 olyan közlekedési balesetre, amely fának ütközéssel végződött, kétszer annyi, pontosan 125 haláleset!

Visszatérve a hazai padkán levő fasorokra, a leghatározottabban meg kell követelni azok sürgős eltávolítását elsősorban a balesetmentes közlekedés érdekében, de nem utolsósorban a korszerű ligetes közútfásítás érdekében.

Itt kell megemlítenem, hogy nem zárkozunk el mereven a fasorok útárkon kívüli telepítésétől, azonban csak igen rövid útszakasz mentén engedélyezzük és csak ott, ahol annak létesítése esztétikai, vagy egyéb megfontolásból indokolt.

A ligetes fásítás egyik — mondhatni csak vélt — akadály a területigényesség. Ez látszólag így is van, azonban a rendelkezésre álló árkon kívüli 2—3 méteres területsávon a facsoportok telepítésére is van lehetőség. A ligetszerű kialakítás érdekében a cserjefoltok telepítéséről sem szabad megfeledkezni.

A közútfásítás egyik kerékkötője a közúttal párhuzamosan haladó légvezetékek kilométereinek száza. Ezeken a helyeken régebben a vezetékek alá telepítettek ugyan fasorokat, azonban ezeket állandóan csonkolni kell. Ez részben esztétikailag kifogásolható, részben évenként visszatérő kiadás. Már ez évben megkezdjük és jövőre fokozottan folytatni fogjuk a légvezetékek alól a fák kivágását. Helyette cserjefoltokat telepítünk, amivel elérjük, hogy az út továbbra is megfelelő kiserőnövényzettel lesz ellátva.

Akik figyelemmel kísérték a közútfásítást, azok láthatták, hogy a második világháborúig majdnem kizárólag eper- és akácfasorok szegélyezték útjainkat. A nyártele-

pítési kampány közutainkon is nyomot hagyott. Az első kivitelű fásítás és a pótlás ki-
zárólag nemesnyárból került ki. Az ötvenes évek vége felé a juharkorszak kezdődött.
Ez még sok erdőgazdaság területén jelenleg is tart. Ma azonban már a hárs-korban
élünk. Az ez év januárjától bevezetett új technológiai rendszer nagyobb ellenőrzést biz-
tosít a közútfásítás tervezésében, valamint a terv szerinti kivitelezés átvételénél. Ennek
eredménye az lesz, hogy csak olyan terveket hagyunk jóvá, amelyek a változatos fafaj-
ták alkalmazásánál a ligetes fásítás irányelveit kielégítik. A jóváhagyott tervtől eltérő
kivitelezést nem fogjuk átvenni.

Az új gazdasági mechanizmus küszöbén felmerült sokakban a kérdés, hogy szük-
ség van-e a közútfásításra? Erre egyértelműen csak igennel lehet válaszolnunk. Nem
szabad olyan szemszögből vizsgálni a kérdést, hogy egy esztendő alatt mennyi forint
hasznot eredményez, hanem a közvetett hasznot kell nézni, amit forintban kifejezni
nem is lehet. Csak Amerikában él az a nézet, hogy annyit ér egy ember élete, amennyire
biztosították. A balesetmentes közlekedés érdekében nekünk minden lehető eszközt meg
kell ragadnunk.

Szorosan a közútfásítás kérdéséhez kapcsolódik a hóvédő erdősávok telepítése is.
A közúti szolgálat egyik feladata, hogy az utak forgalmát minden időben megfelelően
biztosítsa. A téli forgalmi akadályokat ugyanis elsősorban a hófúvások okozzák. A for-
galom szempontjából elsőrendű fontosságú tehát, hogy minél több hóvédő erdősávot
létesítsünk, mert azok az utakon okozott hótörzslaszok kialakulása ellen védelmet nyúj-
tanak. Általuk több, mint tízmillió forint hőeltakarítási költség, ennek háromszorosa a
forgalomkiesésből származó hátráltatási költség, ami megtakarítható egy hófúvási pe-
riódus alatt. A környező mezőgazdasági területekre gyakorolt hatása messze felülmúlja
a telepítésével járó költségeket és az általa okozott termés kiesés értékét.

A közutak korszerű fásítása a balesetmentes forgalom biztosításának egyik legfon-
tosabb feladata. Ezért az ezzel fáradoó dolgozók részére a társadalom minden rétegének
mind anyagi, mind erkölcsi támogatását biztosítani kell.

VARGA IMRE: A Balatonkörnyék természetvédelmi kérdéseiről

Az erdők többoldalú hasznosításának fogalomkörébe tartozik az erdőben található
ritka természeti értékek és a különösen szép tájképi részletek megóvása, fenntartása is,
azaz a természetvédelem jelentős része. Az erdő természeti körülményeit kevésbé za-
varta meg az ember beavatkozása, és így sok olyan természeti érték maradt fenn a fák
védelmében, amely kívül az erdőn kívül többnyire régen elpusztult. Számos, ma már
ritka növény- és állatfaj, geológiai érték stb. köszönheti létét, elsősorban a környező
erdők védő hatásának.

Nem véletlen tehát, hogy Magyarországon éppen az Országos Erdészeti Egyesület
volt a ritka természeti értékek intézményes megóvása gondolatának egyik kezdeménye-
zője századunk elején, és több évtizeden át egyik legaktívabb harcosa maradt a termé-
szetvédelem gondolatának.

Egyesületünk e régebbi ténykedésének hatásos megújulását jelenti az, hogy az erdők
közjóléti szerepével foglalkozó szakosztály révén első ízben került ez a kérdés is a vándor-
gyűlés napirendjére.

Házigazdánk, a Keszthelyi Erdőgazdaság területén a természetvédelmi kérdések fo-
kozott hangsúllyal jelentkeznek. A Balaton északi partvidéke különösen gazdag termé-
szeti ritkaságokban, és szép tájképi részletekben. Az utóbbi időben a Keszthelyi Erdő-
gazdaság a Balaton teljes északi partjának erdőszgazdája lett. Így kerekén 1000 hektár
természetvédelmi területtel rendelkezik, és az Erdőgazdaság körzetében található hazánk
mindkét jelenlegi tájvédelmi körzete is (Tihany-félsziget, Badacsonyhegy), és a Kis-
balaton hatalmas területű védett vízvilága. Az összes erdőgazdaságok közül a Keszthe-
lyinek van legszerteágazóbb és legnagyobb természetvédelmi feladata. Külön megnehe-
zíti az Erdőgazdaság helyzetét, hogy e kényes munkát az ország idegenforgalmilag leg-
exponáltabb területén, a Balatonkörnyékén végzi. Örömmel állapítható meg, hogy álta-
lános megelégedést vált ki e munkájával.

Engedjék meg, hogy ez alkalommal mondjunk nyilvános köszönetet a volt Balaton-
felvidéki Erdőgazdaság dolgozóinak, akik a Balaton északi partvidékének értékes ter-
mészetvédelmi területeit eddig kezelték.

A természetvédelem Balaton-környéki erdészeti problémáinak részletes ismertetése
során idő hiányában csak a tájvédelmi körzetekről nyújtható rövid tájékoztatás.

Tihany-félsziget: 1952-ben lett tájvédelmi körzetté nyilvánítva, rajta 8 szigorúan
vett természetvédelmi területtel. A félsziget erdeit parkerdő gyanánt kezelik. Most ké-
szül az egész félsziget részletes rendezési terve, amelyben jelentős szerep jut a tájfé-
lő