

Az Erdészeti Utak Tervezési Irányelveiről

Az esemény

Az erdészeti útügy jelentős eseménye, hogy az FVM Erdészeti Hivatal megjelentette az Erdészeti Utak Tervezési Irányelveit. Ezek az irányelvek nagyban hozzájárulhatnak ahhoz, hogy az erdészeti utak tervezői és az építési hatóságok azonosan tudjanak megítélni műszaki megoldásokat és problémákat. Ezzel elkerülhető a műszaki megoldásokról folytatott viták, a tervezés és az engedélyezés összefüggő folyamata zavartalanabbá válhat.

Fontos azért is az EUTI kiadása, mert az erdészeti utak tervezésével nemcsak erdőmérnökök foglalkoznak, hanem más, részben szakirányú képzettséggel rendelkező mérnökök is, akik műszaki irányelvek hiányában a közutakra vonatkozó tervezési elveket és szabályokat alkalmazzzák. Az irányelvek megjelenésével már nem lehet hivatkozni ennek hiányára.

Mi tette szükségessé az irányelvek megjelentetését?

Az erdészeti utak létesítése az 1990-es évek eleje óta a társadalmi kritikák kereszttüzébe került. Főként a természetvédelem oldaláról hangoztak el olyan észrevételek, hogy az erdészeti utakat egyoldalú technokrata szemlélettel tervezik és később ugyanilyen szemlélettel építik meg. A tervezés alapját az Erdészeti Utak Tervezési Irányelvei szabták meg, amelyek alkalmazását a MÉM Erdészeti és Faipari Hivatal Erdészeti Főosztálya 62. 408/1/1981. sz. határozatával rendelte el. Ez az adott korszak műszaki színvonalának és igényeinek megfelelő tervezési elveket foglalta össze. Az 1990-es évek első felében megszűntek az erdészeti útépitések, aminek számos következménye közül az egyik, hogy az EUTI is a feledés homályába merült.

Az 1990-es évek további változásai (az ismételt meginduló költségvetési támogatások, az építési engedélyezési eljárás szabályainak megváltozása) hatására az erdészeti útépitések ismét megindultak életre keltve magát az erdészeti útügyet



is. A tervezőknek és az építési hatóságnak a kezében nem volt egy olyan elfogadott útmutató, amely alapján az erdészeti utak terveit el lehetett volna készíteni, illetve az engedélyezők sem tudták felmérni, hogy az engedélyezésre benyújtott tervek műszaki tartalma megfelelő-e. Az 1990-es évek közepén ezért egy munkacsoport alakult az Erdészeti Utak Tervezési Irányelveinek átdolgozására.

A jogszabályi háttér

Az erdőről és az erdő védelméről szóló 1996. évi LIV. törvény és a végrehajtására kiadott 29/1997. (IV. 30.) FM rendelet 9. sz. melléklete megállapítja az erdészeti magánút tervezésének, valamint az erdészeti hatósági engedély kiadásának feltételeit, így az engedélyezési terv és tervrészletek tartalmi és formai követelményeit a minisztérium által kiadott Erdészeti Utak Tervezési Irányelvei tartalmazzák.

Az EUTI kidolgozásánál követett alapelvek

Az alapelvek kidolgozására alakult a munkacsoportnak az erdészeti útügyet az erdőfeltárás rendszerébe illesztve, az

új tudományos eredmények felhasználásával, a természetközeli, többcélú erdőgazdálkodás feltételeinek és az ökológia igényeknek megfelelően kellett kidolgozni.

A kidolgozás közben a műszaki paraméterek megállapításánál az alábbi alapelvekhez ragaszkodtunk:

- arányosság elve, ami szerint az igénybevétel nagyságát, a szolgáltatási színvonal iránti igényt és a műszaki paraméterek összhangját kell biztosítani,
- állékonyosság elve, amely a műszaki biztonságot fejezi ki,
- fenntarthatóság elve, amely a környezetvédelem szempontjából fontos hosszú távú megoldásokat részesíti előnyben,
- anyagfelhasználás elve, ami az etikus anyagfelhasználást határozza meg (pl.: pályaszerkezet tervezésénél).

Az EUTI ezáltal műszaki irányelveket foglal össze, alapelveiben a természetközeli, többcélú erdőgazdálkodás igényeit figyelembe véve.

Az EUTI belső felépítése

Az EUTI hat fő fejezetre tagolódik:

- Általános előírások
- Feltáróutak tervezési előírásai
- Kiszállító utak tervezési irányelvei
- A földmű és pálya állékonyossága
- Új pályaszerkezetek és a megerősítés tervezése
- Útkorszerűsítések

Az általános előírások célja, hogy kijelölje az erdészeti utak helyét a természetközeli, többcélú erdőgazdálkodást szolgáló erdőfeltárás fogalomkörébe. Ennek érdekében bemutatja a feltáráshálózat tagolódását, a feltárási koncepciókat, rögzíti az erdészeti utak fogalmát és meghúzza a határt az útépités és a nem útépités jellegű szállítópályák között, meghatározza az erdészeti utak osztályba sorolását. Ennek az a jelentősége, hogy az erdészeti utak ezáltal elhatárolhatók a spontán kialakult vagy kialakított csapásoktól, dűlőutaktól, amelyek joggal váltják ki a természetvédelem iránt érzékeny polgárok elmarasztaló kri-

tikáját. Ebben a fejezetben fogalmazód-
nak meg azok az általános tervezési elő-
írások, amelyek megalapozzák a műs-
zaki peremfeltételeket. (Ez a fejezet jelent-
hetné a kapcsolatot a feltáráshálózat ter-
vezésére vonatkozó irányelvek és az út-
tervezési irányelvek között.)

A feltárási utak tervezési előírásai feje-
zet foglalja össze a fő feltáráshálózatot al-
kötő utakra vonatkozó tervezési előírá-
sokat. Tárgyalja az út vízszintes és ma-
gassági vonalvezetésének tervezési elő-
írásait a gépjármű mozgás dinamikájá-
nak és geometriájának, valamint a veze-
téspszichológiai hatásoknak megfelelően.
Ezeknek a szempontoknak a figye-
lembevétele az utak teljesíthetőségét és a
forgalom biztonságát szolgálja. A keresztszelvények kialakításánál a forga-
lombiztonság és az igénybevett útpálya
közötti kompromisszum jelenik meg.
Fontos része ennek a fejezetnek a vízel-
vezetés tervezésére vonatkozó alfejezet,
amely javaslatokat fogalmaz meg az új
elosztó szemléletű vízelvezetés megte-
remtésére. A fejezet további részei az út-
tartozékok, a csomópontok és üzemi lé-
tesítmények tervezési elveit foglalja
össze. A fejezetet a tervfázisok és a terv
kötelező munkarészei zárják le.

A kiszállítótutak tervezési előírásait
összefoglaló fejezet az erdészeti útépi-
tésben egy új hálózati elem tervezésére
ad irányelveket. A hálózati hierarchia
legalsó fokán álló hálózati
elemek tervezésére eddig
még nem rendelkezünk ter-
vezési irányelvekkel, azokat
a feltárási utak tervezési alapel-
vei szerint kellett megtervez-
ni. Ez sem történt meg, ha-
nem építésüket általában
spontán alapelvek szerint
egyéni módszerekkel hajtot-
ták végre. Ezeket az „utakat”
a szakzsargon különböző el-
nevezéssel illette (dózerút
stb.). Megjelenésükben ezek
az utak jelentősen károsítot-
ták a környezetet, az erózió
forrásai, a mélyutak kezde-
ményei voltak, jelentős föld-
feleslegük a pálya szélessé-
gét növelte és az állékonysá-
got csökkentette. Járhatósá-
guk még annyira sem volt
biztosított, mint az irányel-
vekben most megfogalmazott
paraméterekkel megépülő
kiszállítótutak. Ezek a csapás-
nak, dűlőútnak tekinthető
„pályák” méltán váltják ki a
természetvédelem elmarasz-

taló kritikáját. Mivel egyes domb- és
hegyvidéki erdőgazdaságok területén a
fő feltáráshálózat végleges formája kiala-
kulóban van, a jövőben ezeket az uta-
kat a termőterülettel összekötő hálózati
elemek építése várható. Nem engedhe-
tő meg éppen ezért, hogy az erdő tala-
ját olyan látszólagos műszaki megoldá-
sokkal károsítsuk, amelyek nem méltók
az erdőgazdálkodáshoz és az erdőmér-
nöki tevékenységhez. Az irányelvek ki-
dolgozásakor megfogalmazott arányos-
ság elve szerint a hálózatnak azokon a
szakaszain (a hajszálereken), ahol a tel-
jesíthetőség, a szolgáltatási színvonal
iránti igény és a forgalom nagysága azt
megengedi, alapelveiben más tervezési
alapelveket kell megfogalmazni. Mivel
ezeknek az utaknak a fogalma alapve-
tően a fakitermelés időszakában csú-
csosodik ki, személyforgalmat legfel-
jebb az üzemirányítás gerjeszt, hálózat-
ban betöltött helyük miatt általában rö-
videk, a technikai minimumot nem a
tervezési sebesség függvényében, ha-
nem a használhatóság korlátaiban kell
meghatározni. Fogalmazhatunk úgy is,
hogy a tervezési sebesség „lépésben”,
mint ahogy azt például a svéd előírások
is megfogalmazzák. Ennek eredménye,
hogy a minimálisan tervezhető ívek su-
garát a technikai minimum (a mérték-
adó gépjármű vagy szerelvény fordulá-
si sugara) határozza meg. A lépésben

haladó járművek esetében a forgalmi
sáv szélessége lecsökkenthető. A két
forgalmisávos kiszállítótuton feltéte-
lezhető, hogy a járművek találkozása-
kor az egyik leáll és a másik így halad el
mellette. Amennyiben ezeknek az utak-
nak a vízelvezetését járható, illetve szí-
várgóval kombinált folyókával alakítjuk
ki, a műszelvény szélessége tovább
csökkenthető.

Az irányelvekben külön fejezet foglal-
kozik a földmű és pálya állékonyságá-
nak kérdésével. A pálya szélességének
csökkentése, a földfelesleg minimalizá-
lása és a földmű állékonyságának együt-
tes biztosítása, a gyakran egymásnak el-
lentmondó igények összehangolása a
tervező feladata. A burkolt utak pálya-
szerkezete csak akkor fogja szerepét –
különbözőbb útfenntartási beavatkozások
nélkül – a tervezett élettartam végéig be-
tölteni, ha a földmű teherbírása megfele-
lő. Amennyiben nem tudjuk biztosítani a
pályaszerkezet tervezésekor feltételezett
földmű-teherbírást, akkor a pályaszerke-
zet idő előtt tönkremegy. Ez önmagában
is jelentős anyagi kár, amit még növel-
nek az elkerülhető útfenntartási és a
megnövekedő forgalmi költségek.

Az új pályaszerkezetek és a megerő-
sítések tervezése szintén elviekben új
felfogást tükröz. Egyrészt a tervezés
folyamatát három szakaszra – mérete-
zésre, felépítés-tervezésre és fenntartási
igények elemzésére – bontja.
A méretezéshez megadja a
tervezési paraméterek meg-
határozásának módját, majd
ismerteti a pályaszerkezet fel-
építésének elveit. A pálya-
szerkezet variációk közül azt
a megoldást célszerű kivá-
lasztani, amelynek fenntartási
igénye az adott forgalmi, idő-
járási és talajadottságok kö-
zött a lehető legkedvezőbb
lesz. A fejezet második része
a pályaszerkezet megerősíté-
sének tervezésével foglalko-
zik. Minden pályaszerkezet
egyszer eléri az építéskor
megvalósított (nem a terve-
zőkor elképzelt) élettartamá-
nak végét. Ekkor egy elhasz-
nálódott értéket kell pótolni,
ami közgazdaságilag a beru-
házások fogalomkörébe tar-
tozik. Műszaki szempontból
ez azt jelenti, hogy a pálya-
szerkezetet egy előre feltéte-
lezett élettartamra ismét új ál-
lapotba hozzuk. Ebből követ-
kezik, hogy ezekre a beavat-



kozásokra a beruházással összefüggő szabályoknak kellene érvényesülni. Amennyiben a pályaszerkezet helyreállítása csak a járhatóságot növeli és az nem egy méretezéssel bizonyított rétegvastagsággal történik, akkor ugyanez a beavatkozás a felújítás kategóriába sorolandó. A fejezet tájékoztatást ad a beruházásokat alátámasztó tervezésre.

Az útkorszerűsítések című utolsó fejezet az útkorszerűsítések fogalmát rögzíti. Összefoglalja azokat a különleges előírásokat, amelyek csak az útkorszerűsítések tervezésére vonatkoznak. Az erdőfeltárásban útkorszerűsítések csak ritkán fordulhatnak elő, mert egy átgondolt feltáráshálózat-tervezés után arra nincs szükség. A fokozatos kiépítés és a pályaszerkezet-megerősítés sorolható ebbe a fogalomba, amelynek tervezési előírásait a korábbi fejezetek értelem-szerűen tartalmazzák.

Záró gondolatok

Az Erdészeti Utak Tervezési Irányelvei hangsúlyozottan a műszaki kérdésekre adja meg a választ úgy, hogy közben az erdőgazdálkodással szemben támasztott követelményeket és feltételeket messzemenően figyelembe veszi.

Természetesen az EUTI megjelenése önmagában még nem jelenti azt, hogy az erdészeti utak tervezése és a tervek engedélyezése rövid időn belül szakmailag és etikailag egyaránt rendezett állapotokat alakít ki. Ehhez az kell, hogy a tervezők ne az irányelvekben foglaltakat másolják szolgai módon, hanem ismerve az erdőt és az erdőgazdálkodást, az erdészeti utakat az ökológiai rendszer igényeinek figyelembevételével alakítsák ki. (Ez felveti a tervezési jogosultság kérdését.) Fontos lenne az is, hogy azok a szakemberek, akik az erdészeti útügy területén dolgoznak, megismerjék az erdőfeltárás teljes körének legújabb kutatási eredményeit, valamint azokat a műszaki fejlesztési eredményeket is, amelyek lehetőséget adnak a kedvezőtlen hatások mérséklésére. Erdészeti útjaink csak akkor elégíthetik ki a korszerű követelményeket, ha a tervet ezzel a szemlélettel készíti el a tervező, az engedélyező hatóság engedélyében kötelezővé teszi a terv szerinti megvalósulást, a forgalomba helyezési eljárás közben a tervező bevonásával vizsgálja annak megvalósulását, továbbá megvizsgálja azt, hogy a megépült út műszaki tartalma (építési minősége) is megfelel-e az elvárható műszaki színvonalnak. (Ez utóbbi feltételnek az eldöntése csak akkor valósulhat meg végte-

lenbe nyúló viták nélkül, ha az erdészeti utak építési minősítésére is megszületik egy olyan előírás, melynek alapján a beruházó megkötheti a kivitelezésre a szerződéseket, valamint az építési hatóság is meg tudja ítélni az építési minőséget és dönthet a támogatás kifizetéséről. Célszerű lenne tehát a teljes erdészeti útügy rendszerszemléletű áttekintése és az összefüggések ismeretében az erdőfeltárás ügyének rendezése.

Nyomatékosan hangsúlyozni kell, hogy az erdészeti útépitéseket a költségvetés támogatja. Ez a támogatás nem szolgál egyéb célt, minthogy a természetvédelem, a környezetvédelem és a társadalom igényeit is figyelembe vevő erdészeti utak építésének többletköltségeit fedezze és ezáltal az ezeknek meg-

felelő erdészeti utak létesüljenek. A társadalom impulzívabb természetvédői szemében ezek az utak a természetrombolás példaképei, pedig talán nem is az erdészeti utak, hanem a csapások, dűlőutak ellen tiltakoznak tudat alatt, egy kalap alá véve azokat az erdészeti utakkal. Nem engedhetjük meg azt, hogy műszakilag elfogadhatatlan, környezetkárosító és természetromboló létesítménnyel az erdőfeltárás és az erdészeti útépités ügyét ismét tönkretégyük.

Az Erdészeti Utak Tervezési Irányelveinek forgatását ajánljuk mindenkinek, aki az erdészeti utakkal foglalkozik, és amely beszerezhető az Állami Erdészeti Szolgálat budapesti központjában, valamint annak területi Igazgatóságainál.

Kisvasutak napja

Az ÉSZAKERDŐ Rt. rendezte a Lilla-füredi Állami Erdei Vasút Napját.

A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány kezdeményezésére 1995. évtől tartják a „Kisvasút Napja” program sorozatot, melynek célja a kisvasutak megmentése, bemutatása, népszerűsítése. A rendezvény alkalmat ad arra is, hogy a vendégek megismerkedjenek a környék nevezetességeivel, főbb látnivalóival. Ez alkalommal meglepetések

Kandó Kálmán Valtellina vasút villamosításának 100. évfordulójáról és a C-50 motormozdony üzembeállításának 50 éves évfordulójáról.



Fotó: EGERERDŐ



Az IPOLYERDŐ Rt. a Kárpát-medencei kisvasutak napjai rendezvénysorozat keretében tartotta a Királyréti Erdei Vasút Napját.

Egész napos kiállítások, bemutatók:

- „Az erdő felfedezése” – az Ipoly Erdő Rt. Királyréti Erdészetének tanösvénye, Királyrét Népi mesterségek bemutatása és kipróbálása a Kacár tanya szervezésében – Királyréti vasútállomás

- Molnár Rezső Vasútmodellező Szakkör kiállítása –

DINP Királyréti Oktatóközpontja

- „Magyarország kisvasútjai” fotókiállítás a Vasúttörténeti Alapítvány gyűjteményéből – Kastélyhotel Királyrét eseményeit láthatták a megjelentek.