

Élettérelmélet...

Kerékpáros vagyok. Első hegyikerékpáromat '97-ben vásároltam – nagy kincs volt. Határozottan emlékszem, mennyire élveztem vele első útján hazatekerni. Május 16-án. A gép színe fekete, a váza nagy és nehéz, a felszereltsége pedig egyszerű. Hm... Nem is volt ráírva, hogy Magyarországon törvény szabályozza használatát.

Édesapám erdőmérnök, a szakmában dolgozik. Mikor elkezdtem „erdőzni” rengetegszer figyelmeztetett a '96-os erdővédelmi törvényre. De nem igazán értettem a jelentőségét. Nem akartam én semmi rosszat, csak a jó levegőre menni, edzeni, szabad akartam lenni. A nyár eleji, hajnali túrák voltak a legszebbek. Na, de ez egy erdészújság: nem kell taglalnom, miért is szépek a nyári hajnalok...

Voltam hegyikerékpár-versenyen, ami akkor lenyűgöző esemény volt. A bátyámmal gyalog mentünk körbe a '97-es soproni OB-futam nyomvonalán. Valami óriási volt, hogy vannak emberek, akik ötven kilométeren át nyomják a 20 km/órás átlagsebességet. A sok szép bicikli, meg a sallangok, meg az, hogy a rajt–cél területről a zene egész a TV-torony aljában is hallható volt... Varázslat. A rajt pedig úgy zajlott, hogy a narrátor visszaszámlálása után egy igen pörgős zenére indult el 80-100 bütyköskerék zümmögése: hatalmas varázslat!

A csoda még most is hat, bár csillogása fakult egy kissé. Amikor a BikeMag kerékpáros magazinnak dolgoztam, sokat foglalkoztatott az erdőtörvény kérdése és tudom, hogy nagyon nehéz lenne olyasmit kitalálni, ami a kerékpárosoknak és a törvényi kereteknek is megfelelően.

Két dolog bánt.

Az egyik, hogy van pár bringás, aki megveszekedetten mozog az erdőben: nincs tekintettel senkire és semmire. Vandálok, akik törvényen kívülnek érzik magukat. Nem lehet rajtuk számon kérni, hogy nem hajlandók betartani az erdőtörvény szabta kereteket, és a viselkedésükkel nagyon rossz hatással vannak a kerékpársport becsületére. Ezekről a vademberektől pedig nem lehet elhatárolódni, mert a szubkultúra szétszórt.

A másik dolog, ami bánt engem, hogy azok a sporttársaim, akik nem vandálok – és ők jóval többen vannak –, nem is hisznek igazán a kerékpárosok számára kedvező megoldásban.

Való igaz, hogy a hivatalok malmai lassan őrölnek – egyeztetések, engedélyek, földhivatal, önkormányzatok, nem-



zeti park, határőrség, erdőgazdaság, még több engedély... És még ki is kell majd festeni az út menti fákat. De a soproni hivatalok hozzáállása korrekt: az erdőgazdaság még hegyikerékpáros ugratópályát is épített.

Márpedig kerékpározni egészséges, jó és a kerékpár kíméli a környezetet is. Ha az erdőben az erdőgazdasági teherautók számára vágott utakon kerekезünk, számottevő talajeroszást nem okozunk vele.

Persze miért is ne lehetne országúton kerékpározni? – Hát, mert elveszíti legnagyobb előnyeit: a szmogban nem jó tekerni és főleg nem egészséges, de még veszélyesebb is, az autók miatt. Meg hát az erdőn kerekезni kaland. Az ember erős lesz tőle, legyőzi saját korlátait, az erdő rendszerének részévé válik egy kis időre. Nagyon sokat lehet tanulni – megfoghatatlan dolgokat, meg lehet állni fényképezni, nézegetni. Beszívni a tiszta levegőt, ami akkor a legédesebb, mikor virágzik a bodza. Lehet hallgatni az erdő csendjét.

Talán nem is csoda, hogy a kerékpár Európa-szerte hódít. Bár a hegyikerékpározás fiatal irányzat, a kerékpársportnak évszázados hagyománya van. Ma már a nagyobb városokban egyre többen utaznak – az autó helyett – kerékpárral munkába, kirándulni sportolni.

Mindemellett azt hiszem, értem, miért van szükség az erdőtörvényre. Ha engednénk a poklot is elszabadulni az erdőben, a természetvédelem munkája hibávaló lenne. Nem lehetne garantálni a vadászatok, a fakitermelések biztonságát és a különböző erdőlátogatók – vagyis a gyalogosok, a biciklisek, a lovasok, a

motorosok – közt talán elterjednének a sűrűlódások, a balesetek. Az emberek elárasszák az erdőt, a turizmust tehát koordinálni kell. Ezt értem, és bár nem értek egyet az erdőtörvény minden egyes részletével, mégis úgy gondolom, hogy lehet hozzá alkalmazkodni.

* * *

A kirándulók számára szabaddá kell tenni az erdőgazdasági magánútnak minősülő aszfaltozott utakat. Ennek az intézkedésnek a gyakorlati megvalósítása mindössze abból állna, hogy a megfelelő helyeken „kivéve kerékpár” kiegészítő táblák kerülnének kihelyezésre a „behajtani tilos” táblák alá. Az intézkedésnek esetleges gépjárműforgalom-enyhítő hatása lenne.

A hobbi szintű hegyikerékpárosok részére egy erdei úthálózat kijelölése. A kijelölés technikája a turistajelzésekéhez hasonló lenne – fákra festett piktogramokkal történne –, de a kerékpárosok útbagazítását árnyaltabb, nem csak irány-, de veszélyjelző eszközöket is alkalmazó jelrendszerrel kellene megvalósítani. A kijelölt hegyikerékpáros pálya legalább 40-50 kilométer kellene legyen, mely lehetőleg a környék településeit kösse össze.

Hazánk kerékpársportjában kialakulóban van a hegyi-maraton versenyzés trendje: a legtöbb hobbi kerékpáros a maratonversenyeken jelenik meg. A hegyikerékpáros pályáknak leginkább a maratonok jellegét kellene visszaadniuk: túlnyomórészt dózerúton haladjanak, ne a technikás vonalvezetés, inkább a hegyi túrázásnak és az állóképesség fejlesztésének lehetősége legyen a fő szempont.

A sportegyesületek hegyikerékpáros szakágainak vezetői, illetve a hegyikerékpáros egyesületek felé nyitva kell hagyni az alábbi lehetőséget. Mivel a verseny szinten kerékpározók csoportja viszonylag szűk, a klubokon keresztül hivatalosan megkereshető – akár minden egyes tag személy szerint is, emellett pedig a kerékpározásban a versenyzőknek van a legnagyobb rutinja (nehéz terepen is tudnak biztonságosan kerékpározni), rájuk lehet bízni egy-egy kiterjedtebb területet. A sportegyesületek a helyi erdőgazdálkodókkal, illetve az illetékes természetvédelmi hatóságokkal közösen kellene kidolgoznia egy feltételrendszert, és megegyezni bizonyos területhatárokon (akár többtíz négyzetkilométer!). Az adott területet a közösen felállított feltételek mellett használnák, erről a hivatalokkal területhasználati megállapodást kötnének. Érdemes adni egy esélyt?

Román Péter