

Szemelvények az ERFATERV tevékenységi köréből

GONDOLATOK AZ ERDŐFELTÁRÁSRÓL

LUTONSKY ZOLTÁN

Az elmúlt három évtizedben a fakitermelés folyamatos növekedésének gondját a motorfűrészek munkábaállása oldotta meg. A csökkenő igaerő azonban komoly gondokat okozott a kitermelt fa mozgatásánál. Egyre égetőbb szükség volt az erdők feltárására, korszerű úthálózat megépítésére. Főhatóságunk elkészítette az ország egész erdőterületét átfogó, egységes elvek alapján készített erdőfeltárási alapterveket, amelyek alapján megindult az erdőgazdasági feltáróút-hálózat kiépítése.

Először a főfeltáró utak épültek meg, majd azt követték a hozzájuk kapcsolódó alacsonyabb rendű utak. A sorrendiséget a feltárni kívánt fatömeg határozta meg. Ma már 2000 km burkolt üzemi út áll az erdőgazdaságok rendelkezésére. A szállítás gépesítése kezdetén a fő szállítóeszköz a 3,5 tonás Csepel diesel tehergépkocsi és a pótkocsis traktor volt. Az egynyomsávu utak kétirányú forgalmát a megfelelő helyeken épített kitérők tették lehetővé. Ezek az utak hosszú időn át jól betöltötték szerepüket annak ellenére, hogy az utakon károsodások keletkeztek, amit a koncentráltan jelentkező forgalom okozott. A kötött talajokon gyakran jelentkező felfagyást és elkátyúsodást a rosszul működő víztelenítési rendszer okozta. Az utak megépítésekor kialakított árokrendszerek, csőátereszek betömődtek, a felgyülemlett víz az aléptményt átáztatta. Ezek a jelenségek legtöbbször a nagy vágásterületeknél jelentkeztek, ahol az út által közvetlenül feltárt területről az árkon átgázolva szállították a faanyagot, és az árkokat használták az anyag tárolására.

A faanyag elszállítása után nem állították helyre az árokrendszert. Fokozatosan jelentkezett ez a károsodás azoknál az utaknál, ahol nem épült meg az út és a vágásterület, vagy a gyűjtőút és főút csatlakozása. A feltáró utaknál gyakori jelenség az, hogy a meredekebb hegyoldalon vegyes szelvényben épített út magas rézsűje elválasztja az erdőterületet az úttól, megakadályozva a fának az útra való szállítását. Ezzel rosszabb helyzet alakul ki, mint amilyen a műszelvényes út megépítése előtt volt. Ezt az ellentmondást csak úgy lehet megszüntetni, ha a domborzati adottságoknak megfelelően már az út tervezésekor kialakítjuk a kellő számú csatlakozó helyeket. Sík vidéken ez viszonylag könnyű feladat, de dombvidéken már nehezebb olyan pontokat találni, ahol összekapcsolható az út és az erdőterület. Itt általában bevágásból töltésbe és viszont vezető szakaszok adnak lehetőséget a rácsatlakozásra. Szabdalt, meredek hegyvidéken már az út vonalvezetését kell úgy kialakítani, hogy lehetőleg nyeregponatokon, fennsíkokon, völgyeken vezessen és azokon a természet adta helyeken kapcsolódjon egymáshoz az út és az erdő. Az így kialakított feltáró utak megkönnyítik és gazdaságosabbá teszik nemcsak a fahasználatot, hanem az egész erdőgazdálkodást is.

A második világháború előtt csak elszórtan épültek feltárási céllal erdőgazdasági burkolt utak. A nagy fatömeg mozgatását, keskeny nyomtávú vasutakkal oldották meg. Megtalálhattuk a lóvontatástól a gőzvontatásig, a csőr-lős, sikló és eregető rendszerek nagy változatosságát. A nagy erdőgazdaságok egy része komoly vasúthálózzal rendelkezett. A Börzsöny-hegység vasúthálózata például sokkal nagyobb feltártságot jelentett, mint a jelenlegi úthálózat, de fel volt tárva a Bükk-, a Mátra-, a Bakony- és a Keszthelyi-hegység nagy része is. Még ma is használják a zalai erdei vasútüzem nagy részét.

1945. év után a vasutak szerepét fokozatosan átvették az utak. Ennek oka többek között az volt, hogy a gépkocsi szállítás tonnakilométer költsége látványosan kevesebb volt mint a vasúté. Igaz, hogy a vasúti tkm tartalmazta a vasútüzem teljes szállítási, fenntartási költségét, míg a gépkocsi szállításánál csak a gépkocsi költségei jelentkeztek, az út költségeit nem terheltek a szállított anyagokra. Az ilyen összehasonlítás természetesen a gépkocsi szállítás gazdaságosságát mutatta ki. Az útnak számos előnye van a vasúttal szemben, a feltárási alaptervek készítésekor meghatározott úttervezési paraméterek azonban a bekövetkezett változások miatt felülvizsgálásra szorulnak.

A megnövekedett szállítási távolságok miatt nagyobb szállítóeszközöket kellett beállítani, növekedett a tengelynyomás, ami nagyobb igénybevételt jelentett az útburkolatokra. A növekvő terhelés és az egy nyomon való közlekedés a burkolat károsodásához vezetett. Fokozottan jelentkezett ez a hószűfás szállítási technológia bevezetése után.

A nagy teherbírású gépjárművek megjelenése és forgalma az országos közúthálózatot is fokozottan igénybe vette. Ennek ellensúlyozására, egyes nyugati országok mintájára nálunk is szabályozták a túlsúlyos járművek közlekedését. Az 1/1977./XII/KPM rendelet hatálya túlsúlyos, tengelysúlyos, túlméretes, valamint lánctalpas járművekre és járműszerelvényekre terjed ki. A rendelet értelmében felsorolt esetekben útvonalengedélyt kell kérni, túlsúlyos és tengelysúlyos gépjárművek közlekedtetése esetén pedig ezen kívül még útvonalhasználati díjat is kell fizetni.

Az erdészeti gyakorlatban csak túlméretes járművek közlekedésével kell számolni, túlsúlyos és tengelysúlyos szállítóeszközök nincsenek használatban. Ez a gyakorlatban annyit jelent, hogy a túlméretes járművek közúton történő üzemeltetése esetén útvonal engedélyt kell kérni, de útvonal használati díjat nem kell fizetni. A rendelet csak a szállítási útvonalat befolyásolhatja, abban az esetben, ha az igénybe venni tervezett közút olyan paraméterekkel rendelkezik, amely nem biztosít balesetmentes közlekedési lehetőségeket. Előfordulhat, hogy az engedélyezett útvonal hosszabb a tervezett útvonalnál, ezért megnövekszik a szállítási költség.

A nagyobb tengelynyomású járművek használata az erdőgazdasági utakkal szemben támaszt a meglévőknél nagyobb követelményeket. Több erdőgazdaság az idők folyamán a főutak burkolatát kiszélesítette és aszfaltszönyeggel megerősítette, így alkalmassá váltak nehezebb gépjárművek forgalmára is. A pályaszerkezet megerősítése nem járt minden esetben az út többi paraméterének revízió alá vételével, így szükségessé válhat a rohamos emelkedők és kis sugarú ívek korrekciója is.

Az erdők gazdasági hasznosításán kívül egyre inkább előtérbe kerül a turisztikai cél. A mai társadalom anyagi helyzete és megnövekedett szabadideje, nem utolsó sorban a gépkocsi számának rohamos emelkedése lehetővé teszi a turizmus fejlődését. A divatos kirándulóhelyek egyre zsúfoltabbak. Örvendetes jelenség, hogy erdőgazdaságaink az ország egész terü-

tén újabb és újabb kiránduló erdőket alakítanak ki és adnak át a túrázóknak, lehetőséget adva ezzel az ország lakosságának arra, hogy a természeti szépségekben gazdag hazánkat minél jobban megismerhesse. Népgazdasági érdek a közúthálózat, az erdőgazdasági feltárási-hálózat, a természetvédelmi területek úthálózata és a kiránduló központok útjainak összehangolt tervezése és kiépítése. Ebben a munkában az érintett szerveken kívül az erdőrendezésnek és az ERFATERV-nek is részt kell vennie. A közösen kialakított programok, közösen vállalt terhekkal gyorsabban és gazdaságosabban valósulhatnak meg.

ERDÉSZETI ÚTHÁLÓZATFEJLESZTÉS ÉS TERVEZÉSE

PALLOS JÁNOS

A faanyag termeléséhez fűződő érdekek kielégítése szükségszerűen megköveteli a termeléshez szükséges anyagi-műszaki feltételek minél hatékonyabb biztosítását. Az intenzív erdőgazdálkodás és a termelés felfutása megkövetelte a korszerű gépek és szállítóeszközök egyre nagyobb számban történő alkalmazását. A korszerű gépek, terjedelmes és a nagy tengelynyomású járművek forgalma — éppen úgy, mint a közutak esetében — mind nagyobb igényt támasztott az erdészeti üzemi úthálózattal szemben. Ennek felismerése után első és legfontosabb feladat volt

- az erdészeti forgalomáramlás nagyságának és irányának megállapítása, elemzése és előrebecslése,
- a meglévő szállítópálya-hálózat megfelelőségi vizsgálata,
- az erdészeti üzemi úthálózat optimális fejlesztésének tervezése.

Az adott célnak szolgálatában születtek meg a tájegységi „Erdőfeltárási alaptervek”, amelyeket az ERDŐTERV 1953—1976 között készített az Országos Erdészeti Főigazgatóság, illetve a MÉM EFH megrendelése alapján. A fejlesztés szükségszerűségének felismerését követően kialakított egységes fejlesztési koncepciónak és a központi irányításnak a hatékonyságát bizonyítja az, hogy 1953-tól a fokozatosan felgyorsuló erdészeti úttervezés és -építés országosan az évi 100 km-t is meghaladta. Ez a növekvő tendencia 1970-ig tartott, miközben az 1945-ös 840 km-ről 3074 km-re nőtt az erdészeti úthálózat hossza, s gyakorlatilag megépült az erdészeti úthálózat gerincét képező főfeltárási hálózat.

Az ERDŐTERV egyéb szakterületi tevékenysége mellett, úttervezési és művezetési munkájával, ebben az átfogó fejlesztésben meghatározó szerepet játszott. Megalakulása (1953) óta, 1982-ig az erdőgazdaságok részére 382 utat — általában szilárd burkolatút — tervezett, 1580 km összhosszban.

Az erdészeti úthálózat ma már tekintélyes helyet foglal el országos viszonylatban is, mind a fejlesztés ütemét, mind a halmozott km-hosszra vonatkoztatott erdészeti úthossz százalékos arányát tekintve. Ezt a fejlődést jól érzékelteti a túloldali táblázat.

A magyar erdészet reagálása a közgazdasági igényekre az erdészeti úthálózat fejlesztési program 1953. évi beindításával az európai közúthálózat-fejlesztési programok kiadásának időpontját tekintve előkelő helyet foglal el, erdészeti viszonylatban pedig úttörő jelentőségű.

Az első és legfontosabb megfogalmazott cél a szállítási feladatok tervszerű megoldhatósága érdekében a termelőhelyet a felvevőhellyel összekötő, az