

JEGYZETEK

ISSN-0238-7522

A Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, valamint a Regionális Humánökológiai Hálózat közös kiadványa. Készült 50 példányban. Szerkeszti és a kiadásért felel Galambos József.

A Környezetvédelmi és
Területfejlesztési
Minisztérium,
valamint a
Regionális
Humánökológiai
Hálózat
közös
kiadványa

műhely 1994

6



Gondolatok az aggteleki-barlang idegenforgalmáról

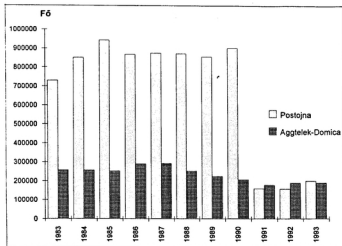
Dr. Tózsá István

Bevezetés

Az aggteleki karsztvidék Baradla–Domica barlangrendszere egyike a világ legnagyobb és legszebb cseppkőbarlangjainak. A hasonló méretű és hasonló értékű természeti képződményekkel rendelkező Postojnai-barlang a Szlovén Karszton nagyszágrenddel jelentősebb idegenforgalmat vonz (lásd 1. ábra). Ez a tanulmány arra keresi a választ, hogy mi az oka az aggteleki barlangrendszer hátrányos idegenforgalmi helyzetének és van-e reális lehetőség annak javítására.

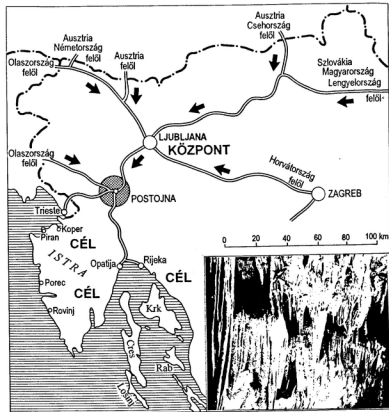
Az aggteleki Baradla-barlang közlekedésföldrajzi helyzete és fejlesztési lehetőségei

A Baradla és a szlovákiai Domica kedvezőtlen, periférikus közlekedésföldrajzi helyzete a Postojnai-barlang helyzetével való összehasonlítás során válik nyilvánvalóvá: míg a szlovéniai barlang Ljubljánától az Adriai tengerpartra vezető forgalmas főútvonal mentén található (2. ábra), a Baradla-barlang, beleértve a domicali részt is, elszigetelt és a –szlovéniaiainál sokkal kevésbé forgalmas– Miskolc–Kassa főútvonaltól is távol esik. A Baradla közlekedésföldrajzi potenciáljának egyik javítási lehetősége lenne, ha a barlang Ljubljana–Adria analógiáján a Budapestről a Tórávidékre tartó főközlekedési útvonalhoz esne közel (lásd 3. ábra). Ennek több jelentős akadálya van:



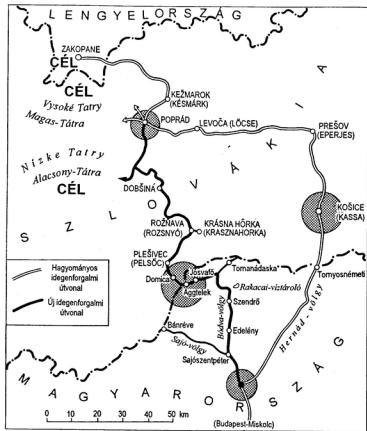
1. ábra

A szlovéniai Postojna-barlang és az aggtelek-domica-i Baradla-barlang vendégforgalmának változása az elmúlt tíz évben. A közel háromszor nagyobb vendégforgalmú Postojna látogatottságát a délszláv háború törte le 1991-re; de a sokkal kedvezőbb idegenforgalmi adottságú szlovén barlang 1993-ban a lassú talpraállás jeleit mutatja, amikor két év mélypont után ismét nagyobb forgalmat bonyolított, mint a Baradla. (Adatforrás: Postojnska Jama Turizem, Správa Slovenských Jaskýň, Aggteleki Nemzeti Park 1994.)



2. ábra

A Postojnai-barlang kedvező közlekedésgéográfiai fekvése a Ljubljana-n át az Adriai-tengerre tartó bel- és külföldi idegenforgalmi útvonal mentén

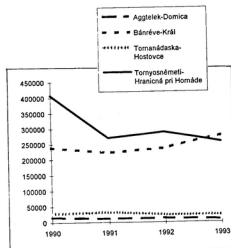


KÖZPONT

3. ábra

Az aggtelek-domicai Baradla-barlang kedvezőten fekvése a Budapest–Miskolc központon át Kelet-Szlovákiába és a Tátravidékre tartó főútvonalhoz viszonyítva

1. Észak-Magyarországnak ezen a részén a történelmileg kialakult, Kelet-Szlovákiába vezető legfontosabb útvonal a Hernád völgyében halad, Miskolctól Kassán át északra; jelenleg is ez az útvonal vezet a Tátra felé, ill. a Kelet-Szlovákiába irányuló –nem túl nagy– magyar forgalom zömét. A második fontos útvonal a Sajó völgyében halad Miskolctól Roznava (Rozsnyó) felé, míg a Bódva-völgy (amely a Baradlához a legközelebb esik) jóval gyengébb forgalmú, de még így is megelőzi az Aggtelekről a szlovákiai Domica, Plešivec (Pelsőc) és Roznava (Rozsnyó) felé tartó út forgalmát (a 4. ábra az említett négy útvonal magyar-szlovák határátkelőhelyének a forgalmát szemlélteti).



4. ábra

A be- és kilépő személygépkocsi-forgalom a magyar-szlovák határátkelőhelyeken Jászfő-Aggtelek-Domica térségében az elmúlt négy évben, db/év-ben kifejezve (Adatforrás: Közlekedéstudományi Intézet, 1993)

2. A f6 (Budapest–Tátra) idegenforgalmi útvonalnak a Bódva völgyébe, s onnan Aggtelek–Rožňava (Rozsnyó) felé todulását a rosszabb útminőség (sok kanyar és emelkedő, keskeny úttest és a településeket átszelő útvonal) akadályozza Magyarországon csakúgy mint Szlovákiában (lásd a 3. ábrán).

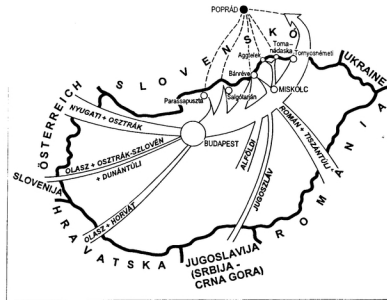
3. Az utasforgalom egy részének az aggteleki határátkelőhely felé irányításának másik nagy akadálya a magyar–szlovák határ nehézkes átjárhatósága. A Tátravidék egy nyugat-európai típusú, útlevel nélküli határátkelést biztosító integráció esetében válhatna igazán a Budapest központból kiinduló jelentős idegenforgalom úticéljává! Az észak-magyarországi magyar–szlovák határ "átjárhatóvá" tételének időszaki közlekedésszállítási problémáiról és megoldási lehetőségeiről Tiner T. (1993) nyújt részletes képet.

A fenti akadályokkal ellentétben a Baradla-barlang közlekedésszállítási "pozícióba hozását" az alábbi tényezők segítenék elő:

1. A Tátravidék télen-nyáron vonzza a turistákat, így a forgalom egy részének Aggtelek–Domica felé való "elérítése" a Hernád-völgy tehermentesítését jelentené, viszont a Baradla látogatottságának jelenlegi szezonális ingadozását kiegyenlítené.

2. A Bódva- és a Jósza-völgy, valamint a csatlakozó szlovák terület, a Sajó (Slaný)-völgy is bővelkedik természeti, tájképi és kultúrtörténeti értékekben, amelyek a Baradla-, ill. a Domica-barlang mellett a térség vonzóerejét növelik. Ezek az alábbiak:

Edelény (Couburg-kastély), Rakacai-víztorozó, az Aggteleki Karszt többi nagy barlangja és felszíni formakincse, a szőlőgölgői Szádvár és Derenk falu romjai, a tornanádaskai Hadik-kastély és parkja, a szendrői és szalonai műemléktemplomok és a rudabányai őseletek. A szlovákiai útszakasz látványosságai: a Domica-barlang, Plešivec (Pelsőc) és Rožňava (Rozsnyó) műemlékei (pl. Betfiar kastély), Krásnahorka (Krasznahorka) vára, a Dobšínai-jégbarlang, a Nizke Tatry (Alacsony-Tátra) Nemzeti Park, a Slovenské Ray (Szlovák Paradicsom) Nemzeti Park, a Vysoké Tatry (Magas-Tátra) és a Lengyel-Tátra üdülőhelyeivel (Tatranská Lomica és Zakopáne), mint végső úticélok.



5. ábra

A Kelet-Szlovákia és a Tátravidék idegenforgalmi központjába irányuló magyarországi és tranzitútvonalak jelentősége az M3 Miskolcig való kiépülése esetén (a legjelentősebb: Miskolc–Tornyosnemeti–Košice–Poprad [210 km]; az aggteleki idegenforgalom fejlődése szempontjából kívánatos: Miskolc–Aggtelek–Rožňava–Poprad [160 km])

3. Jósza-völgy, Aggtelek (és Domica) idegenforgalmi fogadóképességének jobb kiépítése, a szálláshelyek mennyiségi és minőségi javítását; a kereskedelmi, vendéglátóipari, közlekedési és egészségügyi szolgáltatások bővítését; a programok bővítését; valamint újabb és újabb látványosságok létrehozását feltételezi. Ez utóbbiak körében lehet említeni a természetjáró és környezetvédő gyermektáborok szervezését, a már meglévő speciális barlangtúrák kínálatának erőteljesebb propagandáját, cross-country lovasiskola létesítését, górművészeti táborok kialakítását és a helyi népművészetre alapuló

szuvenírárusítás hátorítását, galyasági ós-skanzen és működő vízialom felépítését a Jósua-patakon, valamint szervezett kirándulások indítását az Aggteleki Nemzeti Park látogatható nevezetességeihez. Ezek profitképes működtetése természetesen professzionális idegenforgalmi propagandát kíván, melynek koordinálását vagy a helyi önkormányzatoknak vagy a Nemzeti Parknak kell vállalnia.

4. Az idegenforgalmi fogadókészség fokozatos javulásával a térség idegenforgalmi vonzása is erősödik, s a megnövekedett idegenforgalom újabb munkahelyeket, ill. kereseti lehetőségeket jelent a helyi lakosságnak. Ez visszatérna a szolgáltatások, programok és látványosságok további bővítésére. Aggtelek és Jósua, valamint a környék elmaradott gazdaságának a szerkezetváltás időszakában egyre reménytelenebb a helyzete. Jószerivel egyedül az idegenforgalom jelenthetne perspektívát. Ennek záloga a Baradla természeti csodája és az Aggteleki Nemzeti Park.

5. Ahogyan a balneológia ráépül a termál- és hévízre, ahogy szanatóriumok létesülnek a magashégyekben, úgy kellene Jósua, Aggteleken és Domicán a barlang permentes és magas páratartalmú, gyógyhatású levegőjét hasznosítva a gyógyturizmust fejleszteni. Ez nagyban növelné a Baradla vonzerejét. Jelenleg csak a szomszédos Béke-barlang jósuaí bejáratánál folyik orvosi felügyelet mellett, beutalóval igénybevehető gyógykezelés. A Baradla és a Béke-barlangra is épülhetne olyan gyógyszálló, amely a gyógyturizmus vonzókörzetébe emelné Jósuaí és Aggteleket.

6. Magának a Baradla-barlangnak is lehetne növelni a turisztikai attraktivitását:

6.1. Meg kellene valósítani a Csónakázó-tó újbóli "üzembehelyezését" a Hangverseny-terem utáni szakaszon. A Styx és az Acheron barlangi patakoknak jelenleg az Alsó-barlangba szökő vizét az aggteleki szakaszon a víz elszívárgását meggátoló szigetelés és a mederben kellene tartani. Így a mintegy 150 m hosszú, 10-20 m széles tavon a már meglévő akkumulátoros meghajtású, zajtalan, 10 személyes csónakok újra látogatókat szállíthatnának. Az aktív vizes barlangok idegenforgalmi vonzereje nagyobb (különösen a cseppkőbarlangok

esetében, ahol a mennyezet függőcseppkövei a vízben tükröződve kitágítják a folyosó méreteit).

6.2. Meg kellene valósítani a szintén akkumulátoros kisvasút kiépítését a Vaskaputól a Vörös-tői bejáratig, mintegy 2 km hosszán. A kisvasút turisztikai vonzó szerepén túl összekapcsolná a barlang aggteleki és jósuaí idegenforgalmát, melyet eddig csak a kb. 5 órás hosszútávú útvonal köt össze. Így az eddig ritkán igénybevevett hosszútávú időtartama 2,5-3 órára csökkenne és többen vennék igénybe. A vasútvonal világítását magán a vasúton elhelyezett reflektor oldaná meg, így a jelenlegi ösvényre épített, gyalogosforgalommal sem terhelte betonjárda kivételével semmilyen villamosvezeték szerelése és működtetése nem zavarná meg a barlang ökológiáját. A kisvasút előzetes tervei már a 70-es években elkészültek (7. ábra). A Postojnai-barlangban is működik kisvasút.

6.3. Az aggteleki bejáratok közelében, a szabadban egy újkőkori bükki kultúrájú, egy csiszolt kőkorszaki és egy vaskori telep rekonstruált képét lehetne elkészíteni, az eredeti utánzó eszközök, lakóalkalmazások és teljesen élhető, Madam Tussaud színvonalú figurák kiállításával (lásd 8. ábra). Ugyanígy, a barlang környékének jégkorszaki faunáját reprezentálhatná pl. a barlangi medve valószínű alakjának kiállítása. A szakszerden elkészített, műanyagbőrrel védett, szabványi látványosság nem "vásári mutatvány", hanem a Baradla idegenforgalmi vonzerejét növelő, ismeretterjesztő, állandó tudományos kiállítás lenne.

Egyedül Borsod-Abaúj-Zemplén megye 100 ezresnél nagyobb diáktársadalmának állandó tanulmányi kirándulási célpontja lehetne; az ország többi diákját, a bel- és külföldi turistákat tekintve még nagyobb érdeklődésre számíthatna egy ilyen (világ)színvonalú kiállítás.



6. ábra Az aggteleki barlangi vasút tervezett nyomvonala



7. ábra

Az aggteleki barlangvasút fantáziarajza (Szenes R.) a 70-es évekből. A barlangi vasút terveinek részletesebb ismertetését Kósa T. (1969) adja.



8. ábra

Az aggteleki régi bejárat közelében létesítendő bükkki kultúrájú, őjkőkori (skanzen-szerű) kiállítási telep egy részének fantáziaképe. Az ötlet egykori sajtóvisszhangját Szabó É. (1976) és Dénes Gy. (1976) illusztrálja.

A Baradla (valójában minden barlang és természeti érték) idegenforgalmi hasznosítása jelenleg a közvélemény szerint, a természetvédelem és az idegenforgalom ellentétének gyűjtőpontjában áll; annak ellenére, hogy az utóbbi években az Aggteleki Nemzeti Park lett a barlang és az azt kiszolgáló vendéglátóipari létesítmények egy részének a kezelője. A Nemzeti Park vezetői deklarált céljukban erős hangsúlyt fektetnek az idegenforgalom fejlesztésére (Kriván B. 1994). Lévn azonban a természetvédelem non-profit ágazat, a vendéglátás (és az idegenforgalom) pedig profitorientált, ez vagy az aggteleki természetvédelem meghasonlást, vagy az egyik funkció háttérbeszorítását eredményezheti. A természetvédelem képviselői hajlanak arra, hogy ne bátorítsák a túrizmus (különösen a tömegtúrizmus) erősödését, hiszen a szűkösen folydogáló állami támogatás a szinttartalásra sem elég, nemhogy a nagy vendéglátóipar okozta környezeti igénybevétel és károk orvoslására. Az idegenforgalom és a vendéglátóipar képviselői viszont sokszor nincsenek tekintettel azokra a természeti értékekre, amelyeknek forgalmukat, vagyis létjogosultságukat köszönhetik az adott helyen. Mi lenne a sorsa a barlangnak, ha egy étterem-, vagy szállodatulajdonos kezelésébe kerülne? És vice versa, milyen idegenforgalmi propagandát képes a természetvédelmi kezelő szerv biztosítani egy szállodának vagy étteremnek? Olyan konszenzusra van szükség, amelyben mindkét ágazat (szakma) maximális teljesítményre képes a saját érdekében túl egy nagyobb cél érdekében:

a térség lakosságának gazdasági boldogulását!

Az adófizetők pénzéből fenntartott természetvédelem nem lehet öncélú, hiszen ezzel társadalmi létjogosultságát kérdőjeleznék meg; ki kell tehát "szolgáltatnia" a természeti értékeket a nagyközönség számára. A vállalkozó idegenforgalomnak pedig, ami az aggteleki régió fő és szinte egyetlen gazdasági, megélhetési erőforrása lehet, arra kell törekednie, hogy minden eszközzel megőrizze a vonzóerejét adó természeti értékeket. Ennek érdekében még anyagilag is hozzá kell járulnia azok fenntartásához. Ehhez természetesen az kell, amit egy egészséges gazdasági rendszerben feltételezni lehet: az idegenforgalomból képződő nyereség döntő részének helyi felhasználásra kell kerülnie. Így az idegenforgalmi bevételek egyrészt a helyi lakosság megélhetését, gazdasági boldogulását fogják

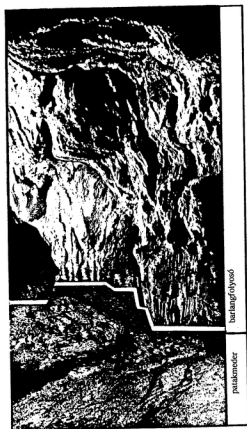
segíteni, másrészt hozzájárulnak a helyi természetvédelem kiadásainak fedezéséhez. Ez az a közös platform, amelyen a természetvédelem és az idegenforgalom érdekellentété megszüntethető lenne.

A karsztos területek Közép-Európa ökológiai értelemben vett legsérülékenyebb, a szennyező hatásokra legérzékenyebb területei, ugyanakkor felszíni és –különösen– felszín alatti formakincsük rendkívül gazdag és változatos. Nem véletlen, hogy a régió természetvédelme megkülönböztetett figyelmet fordít rájuk. A karsztvidékek barlangjai ugyanis jelentős idegenforgalmat vonzanak, mint azt leginkább Postojna példája bizonyítja.

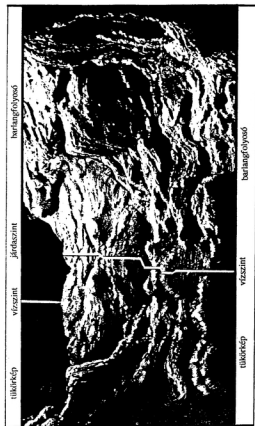
A magyarországi karsztok –köztük az aggteleki– földrajzi szakirodalma jelentős, de a kutatások többsége a természeti környezeti adottságokra koncentrált. A természetvédelmi területen élő helyi népesség (és a természetvédelmi területre érkező turisták) szociálgeográfiai problémájának feltárása nem kapott eddig megfelelő figyelmet a földrajzi kutatásokban. A helyi lakossággal való együttműködés nélkül –netán a helyi lakosság ellenében– a természetvédelem nem lehet sikeres

Aggtelek és Jósófaló idegenforgalmi potenciáljának társadalmi–gazdasági vizsgálata tárthatná fel a helyi lakosság és a helyi természetvédelem közös érdekeit (kompromisszumkötésre alkalmas területeit), amelyekre építve a térség idegenforgalma gazdasági eltartóerővé válhatna.

Egy ilyen probléma-feltáró tanulmány módszertani alapját képezheti egy nemzetközi projektnek, amely Kelet-Közép-Európa védett karsztrégióin a természetvédelem és a helyi lakosság együttélését vizsgálja az idegenforgalomhoz való viszonyukon keresztül. Az így megismert helyzetek összehasonlítása minden résztvevő országban –így hazánkban is– ötleteket, segítséget nyújtana a természetvédelem kontra idegenforgalom probléma feloldásához; egyben mindkét terület hatékonyságának növeléséhez. Az Aggteleki Karszt vizsgálata mellett ilyen projekt célterülete lehetne a Szlovén, a Szlovák és a Morva Karszt is.



Barlangfolyosó kiszáradt patakmederrel a Baradlásban (Jakucs L. felvétele nyomán)



A vízzel kitöltött barlangi patakmeder kitágítja a folyosó méreteit, növelve az esztétikai élmény intenzitását (Jakucs L. felvétele nyomán)

Irodalom

Dénes Gy. 1976. Barlangi skanzen igen, panoptikum nem! = Idegenforgalom 12. pp 19.

Kósa T. 1969. Az aggteleki Baradla-barlang yasútervezése = Borsodi Műszaki és Igazgatási Élet 3.

Kriván B. 1994. Aggtelek, a vendégváro barlangparadicsom = Magyar Hírlap IX. 28. (riport Baross Gáborral, az Aggteleki Nemzeti Park igazgatójával)

Szabó É. 1976. Óskori skanzen Aggteleken = Idegenforgalom 11. pp 10.

Tiner T. 1993. Potenciális határátkelőhelyek Borsod-Abaúj-Zemplén megyében = Műhely VI. 3.

