

BAZ Megyei Kormányhivatal
Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgazdálkodási Főosztály

Miskolc
Mindszent tér 4.
3530

Tisztelt Főosztály!

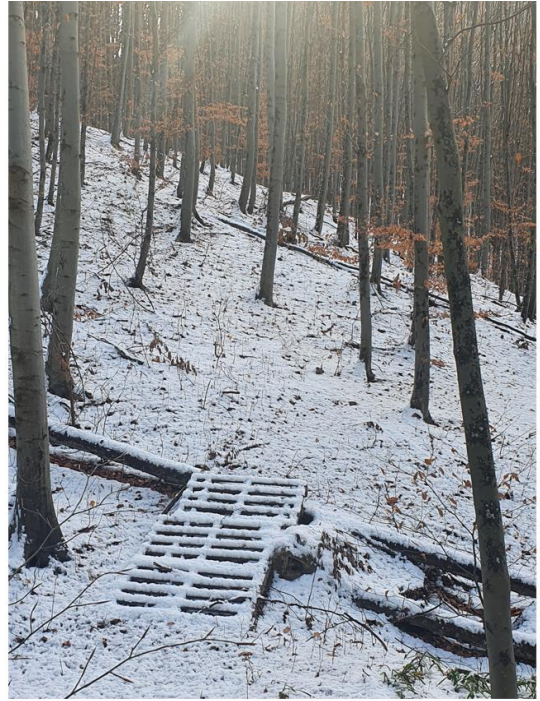
A Nemzeti Sportközpontok által tervezett „Kerékpáros Park” létesítésére vonatkozó környezeti hatásvizsgálati eljárásban BO.32.07572-41/2021 iktatószámom hiánypótlást írt elő 2021. 12. 03-án.

A tervezett kivitelezés („Kerékpáros Park” kialakítása) tervezésével összefüggésben környezeti hatásvizsgálat került benyújtásra. Az engedélyezési eljárásban benyújtott dokumentáció tekintetében a megküldött hiánypótlásban felmerült kérdéseket megvizsgáltuk és a hiánypótlás teljesítése tárgyában az alábbi tájékoztatást adom azzal, hogy a hiánypótlásban feltett kérdésekre (dőlt) alatta található a válasz.

Természetvédelmi szempontok:

1. *Ismertesse a tervezési terület kijelölésekor és a létesítmény kialakítására megvizsgált és alkalmas, egyéb alternatív helyszíneket.*

- Korábban a libegő, illetve a kalandpark beruházáskor plusz attrakcióként a felső állomástól a régi szánkópálya nyomvonalán „roller-pálya” került kialakításra, amelyet a területen érintett felek jóváhagytak. A pálya kialakítása megtörtént, táblák lettek kihelyezve pl. a turisták tájékoztatására, a kanyarokra figyelmeztetésül, lejtés százaléka, stb. A pálya egy szakaszon jelölt turistaúton is halad jelenleg is.
- Ebből a „roller-pályából” mára a területen/hegyoldalon, több illegálisan épített down-hill pálya indul új nyomvonalakon szerte ágazóan, amelyeken gyakran épített ugratók vannak, kereszteznek koordinátatlanul ösvényeket, erdészeti vagy jelölt turistaútakat, a kanyarokban föld és fafeltöltéssel, fa támasztékokkal. Ezen illegálisan épített/kialakított pályák építői a nyomvonalakat gyakran helyezik át. Alább pár fotó a jelenlegi illegális pályákról és a „roller-pálya” egy kanyarjáról (szivacs a fák körül, háló és a jelzett turistaúton halad, korábbi kanyarfeltöltéssel) a hegyoldalon. Ezek az illegális pályák most is több kilométeren keresztül vezetnek és a libegő fenti állomásának környékéről indulnak a sárga és piros jelzésű turistautak környékén.
 - A youtube videómegosztón több videó is található a jelenlegi illegális pályákról, illetve a beépített elemekről. Látható, hogy a korábbi „roller-pálya” startjától indulnak lefelé az ellenkező irányba meredekebben:
 - [Lillafüred DH - ismerkedés a pályákkal - YouTube](#)
 - [Lillafüred Downhill Trails - itt is jártunk már 📷 - YouTube](#)
 - [Lillafüred Downhill Line \(hero 7 black\) - YouTube](#)





- Természetvédelmi célunk volt az, hogy jelenleg illegális pályák helyett a természetvédelmi szempontok figyelembevételével megépített és a lehetőségekhez képest felelősen üzemeltetett két pálya kerüljön megvalósításra.
- A létesítmény helyszínének kiválasztásánál az elv az volt, hogy a természet igénybevétele minél kisebb mértékű legyen, illeszkedjen egy meglévő létesítményhez, és használja ki előnyeit. A libegő és környezetének nem volt alternatívája, ezért nem került sor egyéb helyszín vizsgálatára. A libegő már egy „bolygatott” terület, az év egy részében üzemel, illetve a Libegő alatti területen történtek az erdőt és a talajt érintő kivitelezések. Továbbá fontos szempont, hogy a down-hill sportág sportolói ne gépjárművel közelítsék meg a Bükkben a kiindulási pozíciót a fennsíkon, hanem használják erre a célra a libegőt. Ezen okok miatt került ide a tervezés. A pálya előzetes nyomvonalának kijelölésénél a Magyar Kerékpáros Szövetség, mint országos sportági szakszövetség, illetve a helyi kerékpárosok

működtek közre, akik megadták a pálya nyomvonalának specifikumait, amely a libegő felső kiszállótól indul és a Kalandpark épületéhez érkezik.

- A pályák nyomvonala a folyamatos egyeztetések és az engedélyezési eljárás alatt már kétszer lett módosítva. A hatósági egyeztetéseket követően a kék pálya már nem érinti a 01042 hrsz-t, és a fekete pálya kezdő szakasza már a sípálya meglévő területére került áthelyezésre. A pályák indulási pontjainak megközelítésére a libegővel való feljutás szolgálja a természetvédelmi célt. A libegő fejlesztése szerepel a tervekben, a fejlesztés során új kerékpáros kiszálló rámpa készülne. A libegő jelenleg is alkalmas kerékpárok szállítására.
- A területhasználattal kapcsolatosan a libegőt üzemeltető gazdasági társaságtól tény adatokat kaptunk. 2021 évben összesen 87.169 fő használta a libegőt. Hétvégeken 44.779 fő, hétköznapiokon 42.390 fő. A kerékpárral utazók száma a 2021 évi tapasztalatok szerint 1-3 %, a hétvégi napokon, azaz egy átlagos napra vetítve 5 – 15 fő. Hétköznapiokon a kerékpárral utazók száma elhanyagolható.
- A libegő fejlesztésével a várható kerékpáros utasok gyakorisága 3–5 %-ban várható, amely átlagosan naponta 15 – 26 utasszámot jelent. Ennél adott eseményen több, de az is 100 fő alatt/alkalom, csak az évi 1-2 versenyen látogatná a helyszínt, amely létszám más helyszíneken induló versenyzői létszáma alapján kalkulálható.
A napi legtöbb utasszám 1730 fő volt, feltételezve a várható 3-5 %-os kerékpáros utasszámot 60 - 90 fő feljutása várható hétvégenként. A libegőhasználat tény adatainak elemzéséből arra a következtetésre jutunk, hogy a területhasználat ugrásszerű növekedése nem várható, illetve a sportág jellegéből adódóan téli időszakban, csapadékos időjárás esetén nem várható a pályák használata.
- A barlangok felszíni védőövezete tekintetében a pályák használata nem bír véleményünk szerint relevanciával.

2. *Pontosítsa a tervezett „fekete” és „kék” pályák műszaki adatait/paramétereit, azok nyomvonalait és pontos hosszát, továbbá meg kell adniuk az általuk érintett földrészeket valószínű helyrajzi számait.*

- Az egyeztetések és engedélyezési eljárás során már szolgáltatunk adatokat a változtatásokra vonatkozóan:
 - A tervezett kerékpáros fekete pálya 1,60 m szélességben, helyi anyag felhasználásával készül. A fekete pálya tervezett hosszúsága 1934 m.
 - A tervezett kerékpáros kék pálya 1,60 m szélességben, helyi anyag felhasználásával készül. A kék pálya tervezett hosszúsága 4898 m
 - A tervezett pumptrack pálya 2,00 m szélességben kerül kialakításra, melynek hosszúsága 117,76 m.
- Jelen hiánypótláshoz mellékeljük a végleges Helyrajzi szám listát. Hangsúlyozzuk, hogy a hrsz. 0142 hrsz-ú terület nincs a tervezésben.
- Csak a helyi anyagok lesznek megbontva és visszatömörítve a kék és fekete pályán. Ha szükséges anyagbehordás, akkor az kizárólag a nyomvonalból kell beszállítani.
- A pumpa-track pályához lenne szükség többlet földre, de ennek az építése esetében szintén az adott területről történő emelkedős és lejtős kialakítás során a helyben kitermelt anyag adná a szinteket. Szempont lehet, hogy a pumpa-track pálya – amennyiben a környezetvédelmi szempontok ezt igénylik – nem épül meg a libegő felső állomása előtti réten, mivel az szervesen nem is kapcsolódik a down-hill pályákhoz.

3. *Ismertesse a tervezett pályák kialakítása során szükséges felszín-átalakítások (talajmunkák) mértékét (a területre be-/ esetleg arról kiszállításra kerülő kő, föld mennyiségének, illetve a területen belüli anyagmozgatás mennyiségének megadásával). Be kell mutatni annak a meglévő természetes (fás- és lágyszárú) vegetációra várható pontos hatásait.*

- Felszín átalakítási munkák felsorolása és a mennyiségek:
 - A tervezett kerékpáros fekete pálya: $1,60 \text{ m} \times 1934 \text{ m} \times 0,3 \text{ m} = 928 \text{ m}^3$.
 - A tervezett kerékpáros kék pálya: $1,60 \text{ m} \times 4898 \text{ m} \times 0,3 \text{ m} = 2351 \text{ m}^3$.
 - A tervezett pumpa-track pálya: $2,00 \text{ m} \times 117,76 \text{ m} \times 0,5 \text{ m} = 118 \text{ m}^3$.
- Minden mennyiség, ami a kialakításhoz szükséges területen belüli anyagmozgatással történik, külső anyagbeszállítás nem történik.
- Az erdőben történő kerékpározás céljából a 61/2017. évi FM rendelet 4. számú melléklete szerinti a kerékpáros ösvény az erdő talaján vagy a járófelületét tekintve legfeljebb 30 cm-re a talajfelszín fölé emelve, szükség esetén talajerózió elleni védelem érdekében stabilizációs céllal a talajfelszín megbontásával létesített, szilárd burkolat nélküli, a követhetőség és más jármódok figyelmeztetése céljából megfelelő távolságban elhelyezett, egységes jelöléssel ellátott, 1,60 m-nél nem szélesebb, legfeljebb az ösvény 10%-án tömörítéssel, illetve hulladéknak nem minősülő javítóanyag elhelyezésével stabilizált nyompálya, amelynek területe a használat megszűnése után újra erdősítésre alkalmassá tehető. A vonatkozó jogszabályok alapján a kerékpáros ösvény – amely a fekete és kék down-hill pálya – kialakítása ezek figyelembe vételével történne, helyi föld és közúzalékkal (amely nem jelent szilárd burkolatot), idegen talaj és töltőanyag behordása nélkül.

4. *Adja meg a kivágásra kerülő fák mennyiségét (darabszám és m^3), illetve azok fajtát.*

- 20 db fa kivágását tervezzük. A kivágásra kijelölt fák típusa bükk (*Fagus sylvatica*). A fekete pálya esetében, a felső részen kocsánytalan tölgyek is vannak, azokat az idős fákat különös tekintettel óvják a pálya kialakítása során, kivágást ott nem tervezünk. A pályák nyomvonala és a szélessége lehetővé teszi, hogy a fák tekintetében azok akár melyik oldalról kerülhetők legyenek és a lehető legkevesebb fa kerüljön szükség esetén kivágásra. A nyomvonal korábbi helyszíni bejárása során került megállapításra a 20 db fa kivágása, amely a maximális szám. Amennyiben egy fa esetében 5-9 m^3 -t veszünk alapul (ez függ a vastagságtól és a magasságtól) akkor 100-180 m^3 lehet a maximálisan kivágandó fa mennyisége ebben a mértékegységben. Kiemelendő, hogy továbbra is az a cél, hogy a lehető legkevesebb fa kerüljön kivágásra, tehát ez a szám a későbbi kivitelezés során csökkenhet.

5. *Ismertesse milyen lehetőségek vannak a területen előforduló védett, lassú mozgású foltos szalamandra (*Salamandra salamandra*) faj egyedeinek védelmére, az elütések megelőzésére, illetve minimalizálására.*

- A területen az illegálisan kialakított és használt pályák esetében jelenleg is elüthető a foltos szalamandra. A foltos szalamandra általában éjjel és nagyobb esőzések után aktív és ekkor bújnak elő az üregeikből. A pályákat éjszaka nem használják a down-hill sportolók, mivel a sportág egyértelmű jellemzője a világosban történő pályahasználat, illetve azokat nagyobb esőzések után sem tudják a sportolók használni. Szükség esetén a faj szempontjából használt szakaszok esetében kis lyukbőségű terelő hálók kialakításával lehet mérsékelni az esetleges szalamandra közlekedést.

6. *Mutassa be, hogy a pályák nyomvonala által érintett védett növényfajok (pl. kardos, illetve piros madársisak, madárfészek kosbor) esetén van-e lehetőség az egyedek védelmére (pl. áttelepítéssel).*

- A nyomvonal által érintett védett növényfajok esetében az egyedek védelme érdekében az esetleges áttelepítés a beruházással szomszédos, hasonló adottságú erdőbe tervezhető a kivitelezés során.

7. *Mutassa be a tervezett pályák kialakítása és használata során várhatóan fellépő (talaj)eróziós hatást, továbbá annak megelőzése érdekében javasolt intézkedéseket.*

- A pályák kialakítása helyszíni földanyagból történik, lényegében a helyi anyag kerül tömörítésre külön erózió elleni védelem nem történik, mivel jelentős mélyebb földmunka, illetve erózió szempontjából releváns talajszint átalakítás és emelés nem várható.
- Számba vettük a talajvédelmi és erózió elleni műszaki létesítményeket, amelyeknek több fajtája is van, például a sánc, a terasz, a gát, a különféle vízelvezetők, vízmosáskötések és övárkok. Álláspontunk szerint egy ilyen műszaki létesítmény építése további terhelné a természetet.
- A pályák üzemeltetője az erózió tekintetében a prevencióra helyezi a hangsúlyt, ebből a célból ki fog alakítani egy monitoring rendszert az erózió megfigyelésére és tovaterjedésére. A monitoring elve, hogy 50 – 100 méterenként pályaszelvényeket jelöl ki a műszaki átadáskor rögzítésre kerül az adott szelvényben a pálya szélessége (alapállapot) és évente méri az adott szelvényben a pálya szélességét. Az alapállapothoz képest 10 % -nál nagyobb eltérést évente javítja, 25 %-nál nagyobb eltérést azonnal javít, természetesen helyi anyagból. A mérési eredményeket dokumentálja, archiválja.

8. *Mutassa be a pumpa-track pálya felületkialakítása használni tervezett speciális – környezetbarát – anyagot (Dustex), ismertetve az anyag hazai vagy külföldi (leginkább európai uniós) tapasztalatainak, környezetre gyakorolt hatásait. Nyilatkozzon arról, hogy a felhasználni tervezett anyag rendelkezik-e európai uniós tanúsítvánnyal (amennyiben igen, akkor azt csatolni szükséges), illetve arról, hogy az anyag a tervezett célra, és helyen felhasználható.*

- Az előző pontban rögzítettük, hogy a pumpa-track építéséhez helyi földanyagot fogunk használni. A Dustex használata a pálya széleinek stabilizálására mint alternatíva vetődött fel a tervezés során.
- Európában a norvég Crusher International AS és Borregard cég vezette be, alkalmazza elsősorban útépítésekénél. Az anyagnak európai uniós tanúsítványát nem leltük fel, azonban mellékeljük az OSHA (az USA Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynöksége) tanúsítványát.
- Az anyag környezetre gyakorolt hatásaival kapcsolatban hivatkozunk a norvég Borregard cég Fenntarthatósági jelentésére. A Borregard cég az egyik legfejlettebb bio-újrahasznosító, amely integrálja a biomassza átalakítási folyamatokat és eszközöket bio termékek előállítására.
- A cég fenntarthatósági jelentése tartalmazza többek között, hogy az OSHA (USA Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség) elismerte, hogy nem toxikus, az EPA (Environmental Protection Agency – USA Környezetvédelmi Hivatala) határértékei szerint nem tartalmaz dioxinokat, nyomelemeket határértékek alatt tartalmaz.
- Az anyag nem káros
 - a vízi fajokra, halakra, algákra stb.,
 - a szárazföldi fajok patkány, földigiliszta, növény, stb
 - nem irritálja a bőrt
- A Borredard cég bemutató prezentációja az alábbi linkre kattintva érhető el.
<http://www.dot.state.mn.us/mnroad/research-pays-off/presentations/dustex/NRRA%20Presentation%207-16-19%201c.pdf>

- Kivitelezés szempontjából – amennyiben ezzel kapcsolatban esetlegesen szempontok fogalmazódnak meg – szükség esetén a pumpa-track pálya elhagyható, mint a fentiekben is rögzítettük.

9. *Mutassa be, hogyan valósítanák meg a területen jelenleg meglévő illegális pályák lezárását, használatuk megakadályozását, illetve milyen módon tervezik és kívánják megakadályozni új(abb) – akár a kiépítésre kerülő pályákról leágazó – illegális pályák kialakítását.*

- Az illegális pályák megszüntetése az új pályák kivitelezése során történhet meg. Jelenleg is vannak illegális pályák, gyakran bővülnek elemekkel és át is helyezik azokat. Ezek esetében jelenleg sincs bontás, azok nincsenek felszámolva. Amennyiben a terület kezelője, a Bükki Nemzeti Park, vagy valamely hatóság részéről igényként merül fel a bontás, akkor a kivitelezés során az illetékesek előzetes hozzájárulásával az épített fa szerkezetek elbontásra kerülnek, a pálya felületeket pedig a jelzett turista utak használata miatt előbb-utóbb be fog nőni az aljnövényzet.
- Új pálya építését az üzemeltető fogja a területen figyelni és ez amennyiben felmerül, illetve új pálya építését észleli akkor bejelentést tesz a Bükki Nemzeti Park felé.

10. *Mutassa be, hogyan akadályoznák meg azt, hogy a létesítmény kialakítása és karbantartása (talaj-visszapótlás) során invazív növények juthassanak be a területre.*

- Csak helyi anyagok felhasználása történik, ezáltal az invazív növények bejutása elkerülhető. Karbantartás esetében is az esetlegesen lemorzsolódott, kerekek által kikapart anyag kerül visszatöltésre.
- Esetleg – a kivitelezést követő – idegen anyag bekerülése esetében az idegen anyag előzetes bevizsgálása, jegyzőkönyvezése történik, hogy nem tartalmaz tájidegen anyagot. Fentebb rögzítettük, hogy kialakításra kerül egy monitoring rendszer, amelynek a lényege, hogy 50 – 100 méterenként pályaszelvényeket jelöl ki és évente, az adott szelvény 1 m² területére helyezett 100 x 100 cm-es méretű (10 x 10-es) hálóban ellenőrzi az invazív növények előfordulását. Amennyi kockában van egyed annyi az előfordulás százalékos értéke. A műszaki átadáskor történik az alapállapot felvétele. A mérési eredményeket dokumentálja, archiválja. Hozzáteszük, hogy a területre jelenleg is kerülhet invazív növény, mivel az illegális pályák építése hozott faanyagokból, szerkezetekből történik, az emberek talpáról bármilyen növény bekerülhet a területre, hisz jelentős a kerékpáros és futó/turista jelenlét a hegyoldalon.

11. *Adja meg, hogy a kiépített pályákat ki és milyen feltételekkel (Szabad használatúak lesznek, vagy szabályozott, felügyelt körülmények között lehet igénybe venni őket? Lesz-e lehetőség azok lezárására pl. este, vagy kedvezőtlen időjárási viszonyok esetén?) Ki fogja üzemeltetni, továbbá ki végzi majd azok karbantartását.*

- A beruházás lebonyolítója a Nemzeti Sportközpontok, amely egy adott szervezetnek/gazdasági társaságnak fogja a későbbiek során üzemeltetésbe adni a sportlétesítményt. Ennek a személye jelenleg nem ismert, viszont célszerű lenne (erről egyeztetések is történtek), hogy a libegővel kapcsolatban álló szervezet üzemeltesse a pályát, bevonva abba az azokat legtöbbet használó kerékpáros sportegyesületet.
- Szempont, hogy az üzemeltetésben legyen olyan személy akár a kerékpáros sportegyesület, akár az országos szakszövetség részéről, aki rendelkezik kerékpáros pályák használatával fenntartásával, kerékpár verseny szervezésével és lebonyolításával kapcsolatos tapasztalattal.
- A pályák esetében a libegővel felszállítandó kerékpárok down-hill kerékpárjegy megvásárlásával lehet a pályák használatát igénybe venni. A fenti kiszállónál nappal folyamatos jelenlét lesz (illetve a leni állomásnál is) amely biztosítja a felügyeletet, illetve a pályarendszabályok kifüggesztésre, mindenki által megismerésre kerülnek. Éjszaka, sötétben,

illetve esőzések után és télen a down-hill sportágat nem űzik, így ezen időszakokban nem lesznek a pályák használva. Versenynapokon szabályozott, felügyelt használat, a pályát, kizárólag nevezett versenyzők használhatják. Verseny csak a fekete pályán rendezhető, a nézők betekintési pontjainak megközelítése a libegő nyomvonala mentén lehetséges, a verseny lebonyolításához szükséges beavatkozásokat, betekintési pontokat, megengedett nézőszámot a Bükki Nemzeti Parkkal előzetesen egyeztetni szükséges.

- Meg kell határozni a pályahasználat kereteit, nyitva-tartását, amelyet minden használó megismerhet és a libegő down-hill jegy megváltásával azokat kötelező érvényűnek ismeri el magára. A nyitvatartási időn kívül a pályák indulási – érkezési szelvényeinél figyelemfelhívás kerül kihelyezésre a nyitvatartási időről. A pályákat a sportág specifikumaiból adódóan csak nappali körülmények között lehet használni és üzemeltetni, éjszakai megvilágítás nem alkalmazható, nem is tervezett.
- A pályák karbantartása, javítása csak kézi munkavégzéssel, elkerülhetetlen esetben mini kotró-munkagéppel (1,8 tonna önsúlyú) végezhető. A mini munkagép csak a pályán mozoghat.
- A pályák használatára vonatkozó használati utasítás mindenki számára megismerhető lesz, amely tartalmazza, hogy a kialakított pályák csak funkciójuknak megfelelő módon és eszközökkel legyenek használva.
- Jelenleg elmondható, hogy nem down-hillre alkalmas kerékpárokkal próbálnak többen lejönni ellenőrizetlenül a hegyoldalon az illegálisan kialakított pályákon, illetve a turistautakon is. Az üzemeltetés ennek próbál később keretet szabni, hogy ez a jelenleginél szabályozottabb, ellenőrzött keretek között történjen.

12. *Ismertesse, hogy egy esetleges baleset esetén a pályán lévő sérült személy milyen módon lehet kimenteni, illetve be kell mutatni a mentési munkálatok természeti környezetre gyakorolt hatását.*

- Korábban is történtek kerékpáros balesetek, amelyek során az illegális pályán legutóbb egy spanyol úriembert ért baleset. A mentőhelikopter vagy lent a lenti állomás melletti üres területre, vagy fent a rét mellé száll le, illetve Bükkszentkereszt felől a mentő is be tud közlekedni a fenti területhez közel. A libegő, amely jelenleg is egy működő létesítmény több éves tapasztalattal rendelkezik a mentési munkálatokkal kapcsolatban. A libegő szerződésben áll a Megyei Katasztrófavédelemmel, annak szakembereivel, mentési feladatok esetére. Mentőhelikopter a libegő hegyállomás melletti mezős területen és a völgyállomás parkolójában tud leszállni a későbbiekben is. A kerékpár pálya üzemeltetője a libegővel együttműködve csatlakozni fog a libegő mentési szerződéséhez. Sérült személyt pedig kézi erővel lehet felvinni, vagy lehozni a mentőhelikopterhez, mentőhöz. A mentési munkálatnak eddig sem volt, ezután sem lesz a természetre semmilyen káros hatása.

13. *Mutassa be, hogy milyen módon akarják az ütközéses, elütéses baleseteket megelőzni, különös tekintettel arra, hogy a két pálya keresztezi egymást, valamint arra, hogy a kék pálya a meglévő turistaútban érne véget, a fekete pálya pedig keresztezné azt.*

- A két pálya egyetlen helyen keresztezi egymást, ezt a keresztezést megszüntetni nem lehet, nem alkalmas a terület és azon nem alakítható ki olyan két pálya ami nem keresztezi egymást. Pontosan azért nem lehet a két pályát máshogy kivitelezni a lenti részen, mert jelentősek a lejtések, speciálisak a terepviszonyok és nem megoldható a pályák emelése nagyobb mennyiségű, beszállított és feltöltött anyaggal.
- A hatósági egyeztetések során érintettük ezt a kérdést erről beszéltünk korábban, hogy ezt a pontot táblázással kell majd előre jelezni, és egymással szembe közlekedő kerékpárosok láthatják egymást, illetve mindkét pályán alacsonyabb sebességgel fognak az érintett szakaszokon haladni, mert kanyarok jönnek. Ettől függetlenül a kék pályán a kivitelezés során lassítóelemet (egy farönk például, ami nem idegen a down-hill pályákon) betervezni és

kivitelezni. Nagyobb forgalom esetén az üzemeltető felügyelheti a pálya érintett területén is a pályahasználatot.

14. *Mutassa be, milyen módon kívánják megoldani azt, hogy versenyek esetén a nézők csak a számukra kijelölt területen legyenek?*

- Látogató útvonalak, betekintő pontok kijelölése csak megrendezett versenyek során történik. Ezekben az időpontokban a libegő vonalvezetésénél látogatói betekintő pontok kerülnek kijelölésre, kordonszalagokkal jelölve. A nézők csak a betekintő pontokat vehetik igénybe a versenyek megtekintésére. A betekintő pontok megközelíthetősége a libegő alsó és felső állomásai felől lesz biztosítva, a libegő területén belül.
- A középső szakaszon a betekintő pontok megközelítése ideiglenes jelleggel kerül kialakításra, a pályán keresztüli átközlekedéssel, kizárólag a futamok közötti időszakban. Az átközlekedés lehetőségét és a nézők irányítását a pálya/rendező személyzet fogja biztosítani, mint a városi futó vagy kerékpárversenyeken már megoldott. Verseny alkalmával a kék pálya lezárásra kerül. Verseny estén kordonos, jelzőszalaggal való lehatárolás az elvárás, a rendező személyzet felügyeli a területhasználatot.

15. *Ismertesse a létesítmény későbbi felhagyásának esetleges, a természeti környezetre gyakorolt várható hatásait.*

- A kerékpár pálya építését követően 15 éves sportcélú fenntartási és üzemeltetési kötelezettsége van a későbbi üzemeltetőnek.
- Tekintettel a helyi anyag felhasználására, és lényegében egy erdei ösvény létesül, akkor a felhagyás után a természeti körülmények helyreállnak a természet visszafoglalja területét külön beavatkozás nem tervezett. Ez megfigyelhető áthelyezett turistautaknál a korábbi vonalvezetésen, egyéb felhagyott down-hill pályáknál.

Erdészeti szempontok

1. *Jelölje meg, hogy hány darab fa kivágása szükséges a létesítmény tervek szerinti megvalósulása esetén*

- Maximum 20 db fa kivágását tervezzük. A kivágásra kijelölt fák típusa bükk (*Fagus sylvatica*). A fekete pálya esetében, a felső részen kocsánytalan tölgyek is vannak, azokat az idős fákat különös tekintettel óvják a pálya kialakítása során, kivágást ott nem tervezünk. Fentebb kifejtettük, hogy a pálya vonalvezetése nem kógens (nem egy szabvány atlétikai pályához hasonlít, ahol szigorúbb előírások vannak) a fákat mindkét oldalról kerülheti, amellyel és a kivitelezés során kis mértékben módosítható vonalvezetéssel cél a lehető legkevesebb fa kivágása.

2. *A kerékpár pályák szélességére vonatkozóan fel kell oldani azt az ellentmondást, ami az engedélyezési különböző dokumentációban és az erdészeti hatósághoz benyújtott erdei közjóléti létesítmény létesítéséről szóló bejelentésében található pályaszélességi adatok között található*

- A pályaszélességet az egyeztetések következtében a jogszabályban foglalt kerékpáros erdei ösvény tartalmához igazítottuk, amelyet jóváhagyott az országos sportági szakszövetség szakértője is. A végleges tervek alapján az alábbi mértékben készülnek a pályák. Jelen adatszolgáltatás célja a hivatkozott ellentmondások feloldása.
 - A tervezett kerékpáros fekete pálya 1,60 m szélességben, helyi és behozott anyag felhasználásával készül. A fekete pálya tervezett hosszúsága 1934 m.
 - A tervezett kerékpáros kék pálya 1,60 m szélességben, helyi anyag felhasználásával készül. A kék pálya tervezett hosszúsága 4898 m

- A tervezett pumpa-track pálya 2,00 m szélességben kerül kialakításra, melynek hosszúsága 117,76 m. (Fentebb részleteztük ezen elemmel kapcsolatos álláspontunkat)

3. *Az előző pontban leírtak szerint konkretizált (pontosított) pályaszélesség figyelembe vételével vizsgálni kell az erdő talajára gyakorolt hatásokat.*

- A pontosított pályaméretek kialakításához szükséges felszín átalakítási munkák felsorolása és a mennyiségek:
 - A tervezett kerékpáros fekete pálya: $1,60 \text{ m} \times 1934 \text{ m} \times 0,3 \text{ m} = 928 \text{ m}^3$.
 - A tervezett kerékpáros kék pálya: $1,60 \text{ m} \times 4898 \text{ m} \times 0,3 \text{ m} = 2351 \text{ m}^3$.
 - A tervezett pumptrack pálya: $2,00 \text{ m} \times 117,76 \text{ m} \times 0,5 \text{ m} = 118 \text{ m}^3$.
- Minden mennyiség, ami a kialakításhoz szükséges, területen belüli anyagmozgatással történik, külső anyagbeszállítás nem történik.
- Fentebb részleteztük a vonatkozó jogszabály kerékpáros erdei ösvény fogalmát. Az erdőben történő kerékpározás céljából az erdő talaján vagy a járőfelületét tekintve legfeljebb 30 cm-re a talajfelszín fölé emelve, szükség esetén talajerózió elleni védelem érdekében stabilizációs céllal a talajfelszín megbontásával létesített, szilárd burkolat nélküli, a követhetőség és más járművek figyelmeztetése céljából megfelelő távolságban elhelyezett, egységes jelöléssel ellátott, 1,60 m-nél nem szélesebb, legfeljebb az ösvény 10%-án tömörítéssel, illetve hulladéknak nem minősülő javítóanyag elhelyezésével stabilizált nyompálya, amelynek területe a használat megszűnése után újra erdőszítésre alkalmassá tehető.
- Külső anyag beszállítása nem fog történni, illetve a felszíni, nem mély földmunka kézi erővel és kisméretű gép (1,8 tonnás önsúlyú minikotró és árokásó gép) használatával történik, ezért a kivitelezésnek nem lesz negatív hatása a talajra. A használat során pedig a kerékpárosok használják, akiknek a kerékpárral a súlya kb. 80-110 kg, és a kerékpár a down-hill típusú használata során nincs számottevő negatív hatással a talajra. A jelenlegi illegális pályák esetében megfigyelhető egy szélesebb ösvény, amin a nyomvonal halad és látható. Ennél nagyobb hatás nem éri az erdő talaját, viszont a talajba most mélyen beépített és szerkezetileg ki is emelt illegális elemek (ugratók, lépcsők, raklapok, stb.), azok mélyebben jelentenek hatást jelenleg a talajra. A kialakítandó pályáknál, ilyen elem nem is került betervezésre.

Miskolc, 2021. december 7.

Kovács Kornél
környezetvédelmi szakértő

DUSTEX – Other Certifications

- Biopreferred – Volunteer Labelling in Process



USDA
United States Department of Agriculture

HOME ABOUT NEWS CATALOG FAQs HELP CONTACT US TOOLS

SEARCH CATALOG

BROWSE BY CATEGORY

- » Baby And Kids
- » Custodial Services
- » Films and Packaging

ABOUT USDA | ASK THE EXPERT | CONTACT US | LOG IN | SEARCH SITE

BioPreferred

DUST SUPPRESSANTS

Catalog Home : Dust Suppressants

☐ USDA Certified Biobased ☐ Mandatory Federal Purchasing

DUSTEX Compare

	Product	Company
FP	Dustex	Borregaard AS