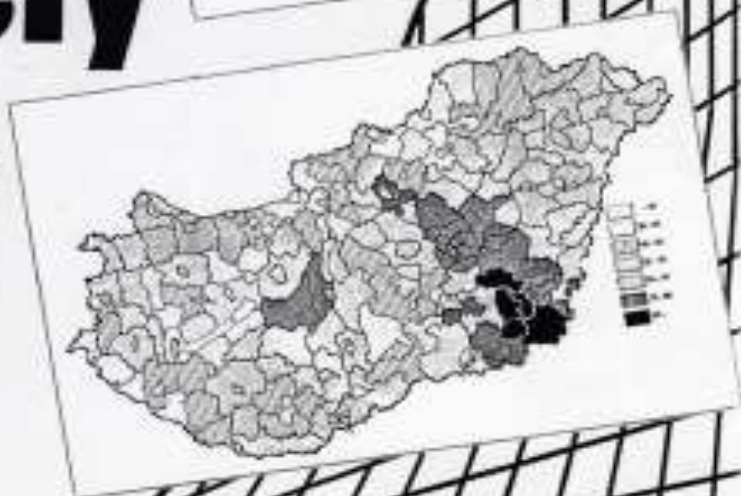
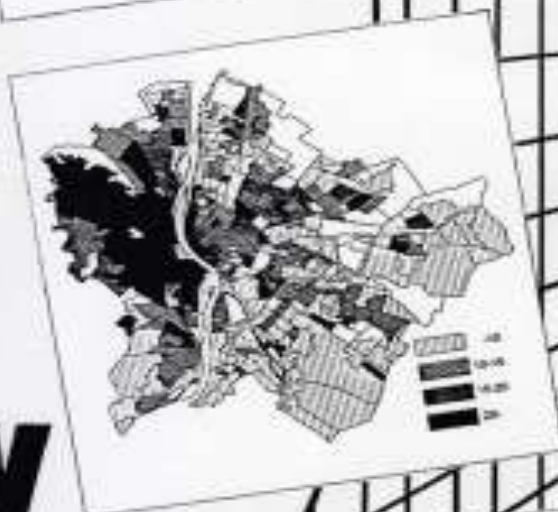


A Környezetvédelmi és
Területfejlesztési
Minisztérium,
valamint a
Regionális
Humánökológiai
Hálózat
közöze
kiadványa

műhely 1994

Budapest

6.



Tózsza István
Gondolatok az aggteleki
Baradla-barlang idegenforgalmáról

Gondolatok az aggteleki-barlang idegenforgalmáról

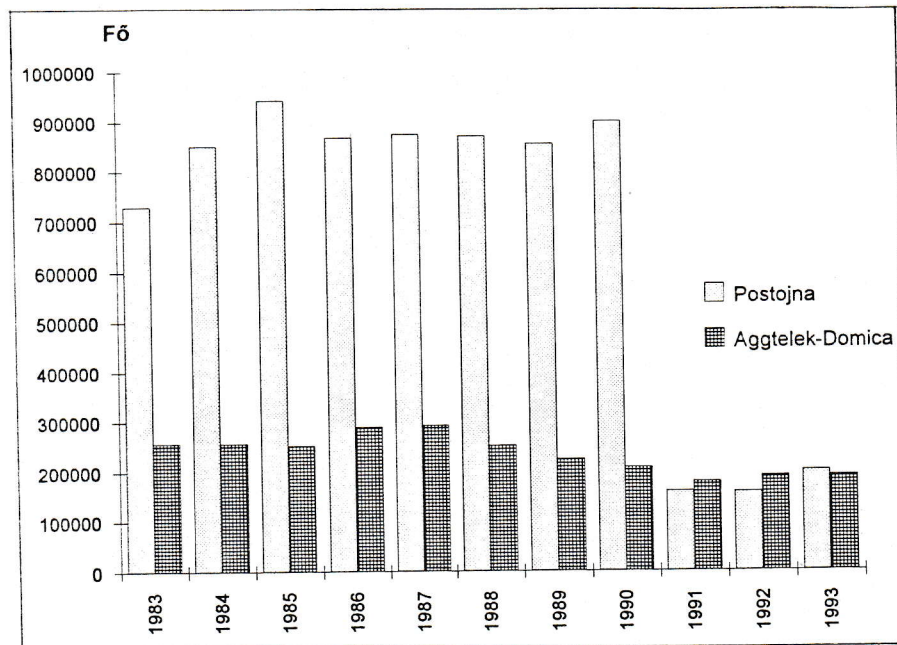
Dr. Tózsá István

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 nagyságrenddel 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.

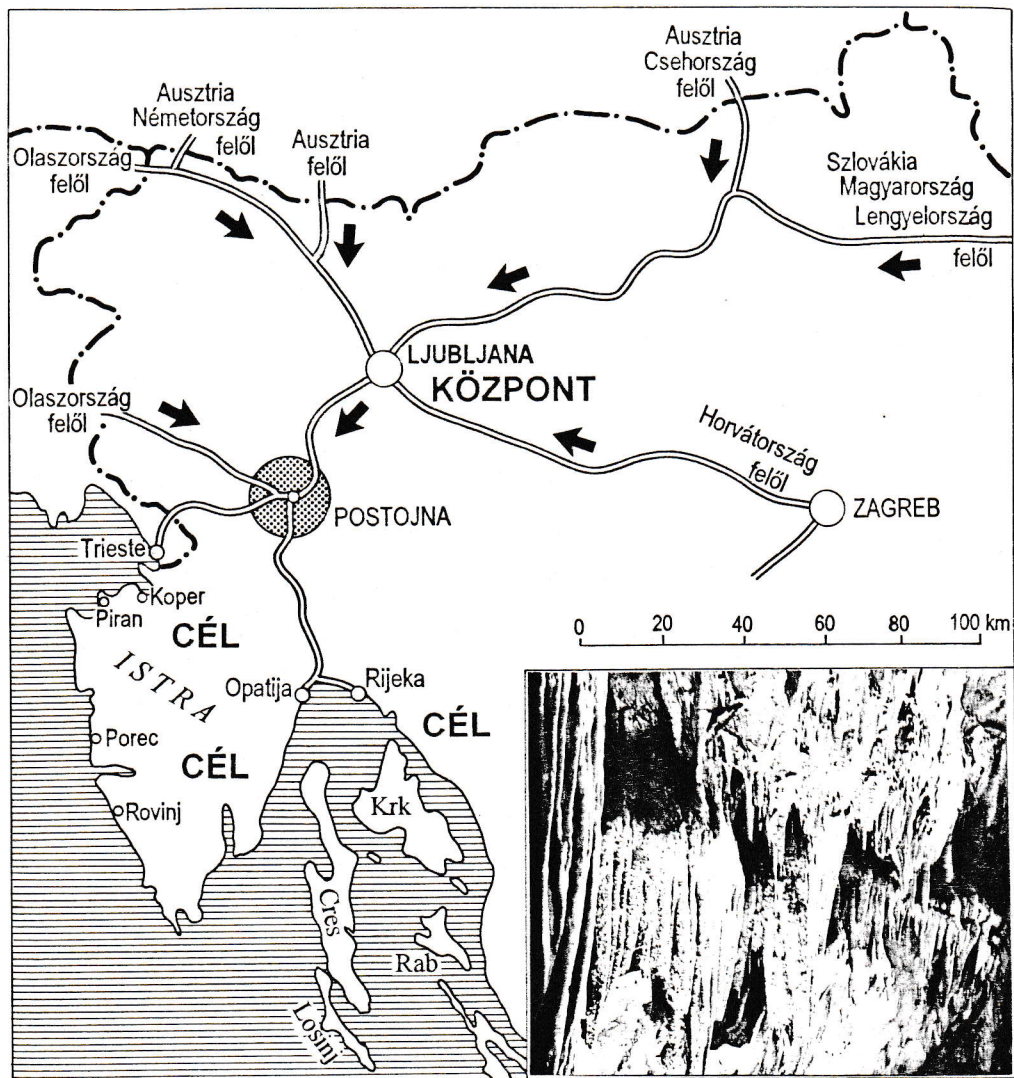
Az aggteleki Baradla-barlang közlekedésföldrajzi helyzete és fejlesztési lehetőségei

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 domicai részt is, elszigetelt és a –szlovéniaiánál 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 Tátravidékre tartó főközlekedési útvonalhoz esne közel (lásd 3. ábra). Ennek több jelentős akadálya van:



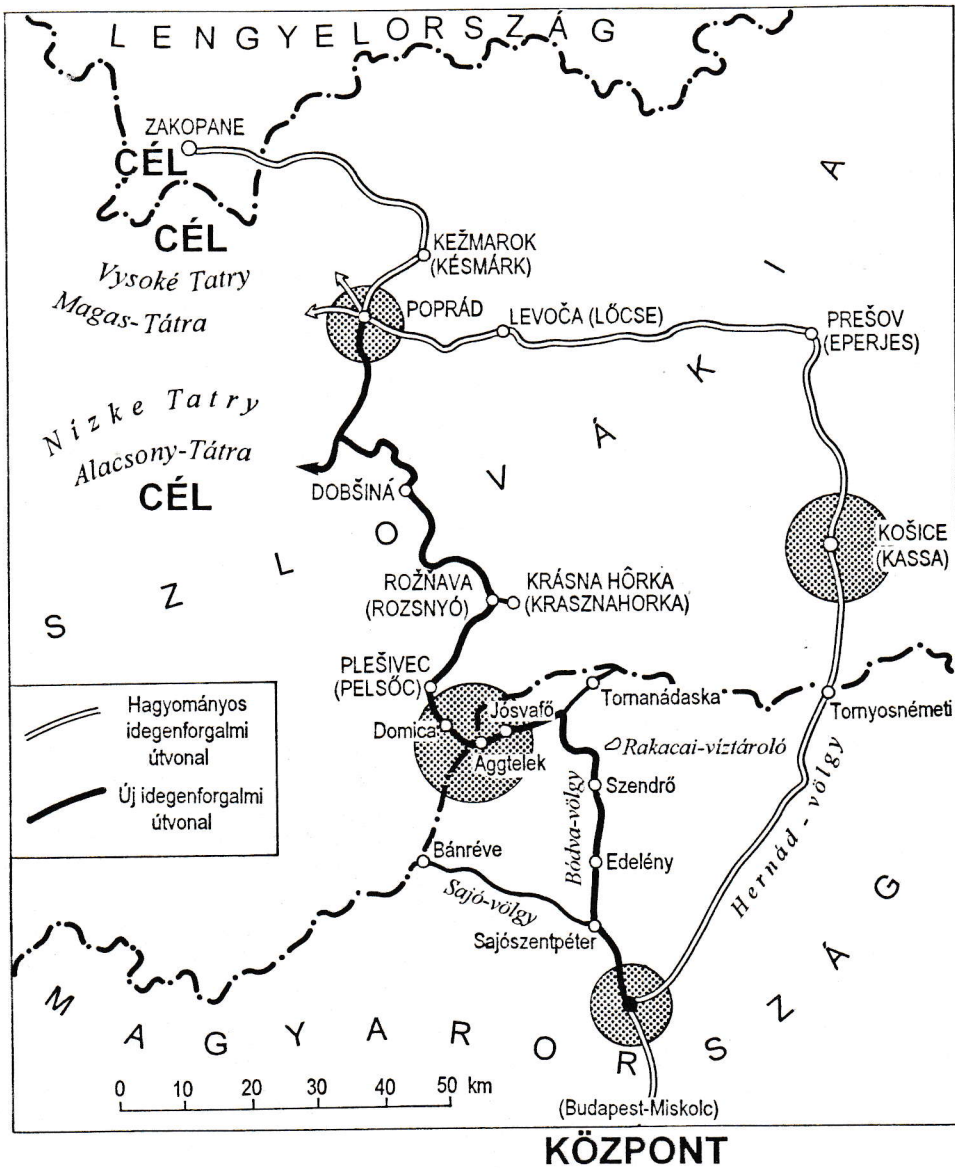
1. ábra

A szlovéniai Postojnai-barlang és az aggtelek–domicai 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 jelét 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

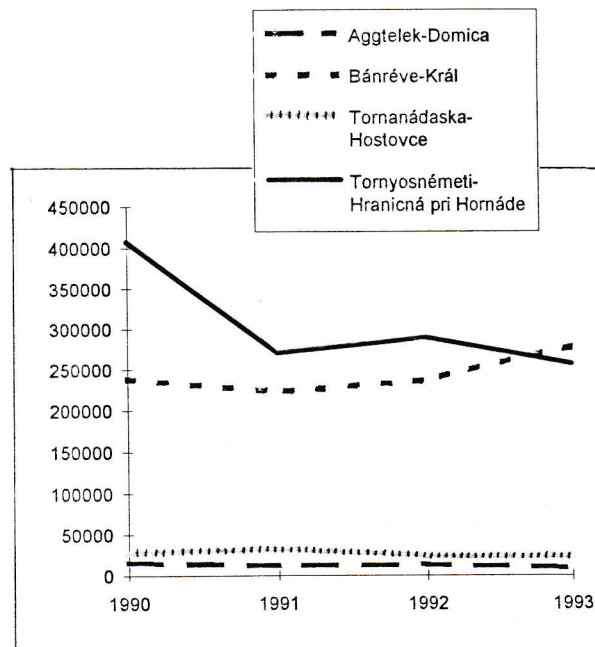
A Postojnai-barlang kedvező közlekedésföldrajzi fekvése a Ljubljánán át az Adriai-tengerre tartó bel- és külföldi idegenforgalmi útvonal mentén



3. ábra

Az aggtelek—domicai Baradla-barlang kedvezőílen 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 vezeti 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 Rožňava (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 Jósvafő--Aggtelek--Domica térségében az elmúlt négy évben, db/év-ben kifejezve (Adatforrás: Közlekedéstudományi Intézet, 1993)

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

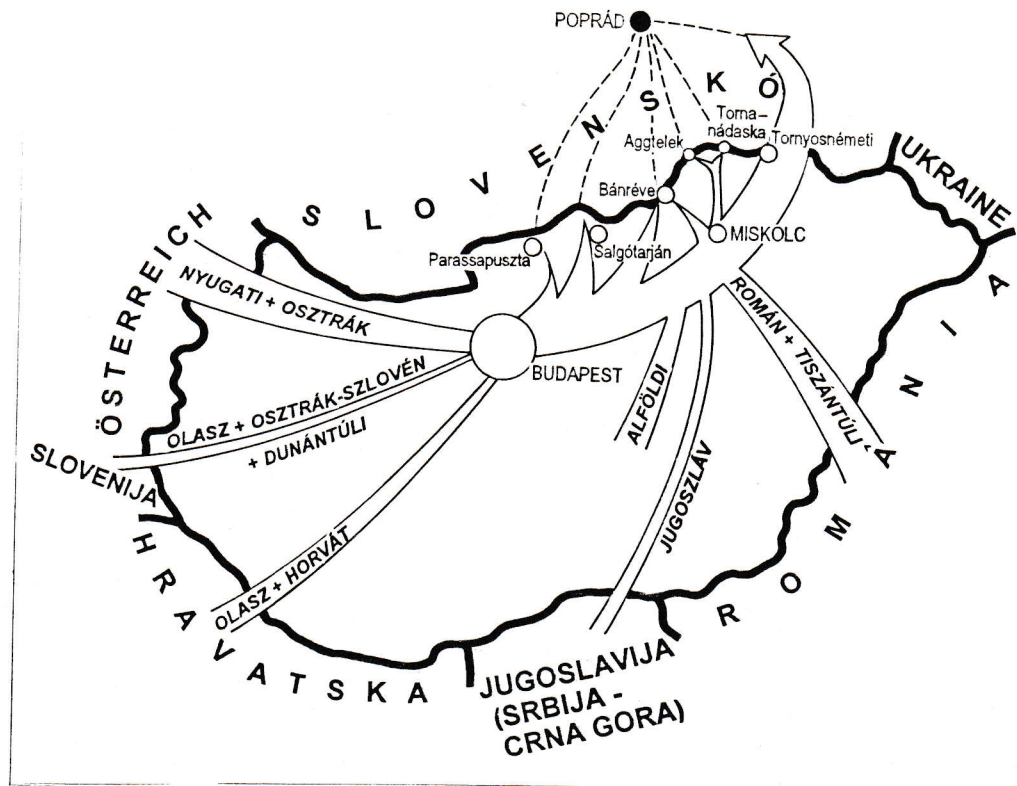
3. Az utasforgalom egy részének az aggteleki határátkelőhely felé irányításának másik nagy akadálya a magyar–szlovák határ nehézkes átjárhatósága. A Tátravidék egy nyugat-európai típusú, útlevél nélküli határátkelést biztosító integráció esetében válhatna igazán a Budapest központból kiinduló jelentős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

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

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

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

Edelény (Couburg-kastély), Rakacai-víztározó, az Aggteleki Karszt többi nagy barlangja és felszíni formakincse, a szögligeti Szádvár és Derenk falu romjai, a tornanádaskai Hadik-kastély és parkja, a szendrői és szalonnai műemléktemplomok és a rudabányai ősleletek. A szlovákiai útszakasz látványosságai: a Domicai-barlang, Plešivec (Pelsőc) és Rožňava (Rozsnyó) műemlékei (pl. Betliar kastély), Krásnahorka (Krasznahorka) vára, a Dobšínai-jégbarlang, a Nízke Tatry (Alacsony-Tátra) Nemzeti Park, a Slovenské Ray (Szlovák Paradicsom) Nemzeti Park, a Vysoké Tatry (Magas-Tátra) és a Lengyel-Tátra üdülőhelyeivel (Tatranská Lomnic 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–Tornyosnémeti–Košice–Poprad [210 km]; az aggteleki idegenforgalom fejlődése szempontjából kívánatos: Miskolc–Aggtelek–Rožňava–Poprad [160 km])

3. Jósvafő, Aggtelek (és Domica) idegenforgalmi fogadókészségének 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, gömöri tájház kialakítását és a helyi népművészetre alapuló

szuvenírásítás bátorítását, galyasági ős-skanzen és működő vízialom felépítését a Jósfa-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 visszahatna a szolgáltatások, programok és látványosságok további bővítésére. Aggtelek és Jósfa, 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 magashegységekben, úgy kellene Jósfaon, Aggteleken és Domicán a barlang pormentes és magas páratartalmú, gyógyhatású levegőjét hasznosítva a gyógytúrizmust fejleszteni. Ez nagyban növelné a Baradla vonzerejét. Jelenleg csak a szomszédos Béke-barlang jósfaói bejáratánál folyik orvosi felügyelet mellett, beutalóval igénybevehető gyógykezelés. A Baradla és a Béke-barlangra is épülhetne olyan gyógyszálló, amely a gyógytúrizmus vonzáskörzetébe emelné Jósfaót és Aggteleket.

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

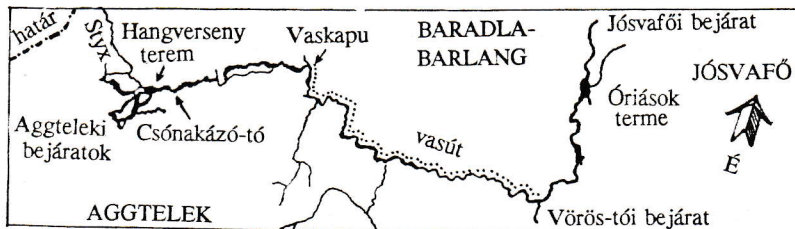
6.1. Meg kellene valósítani a Csónakázó-tó újbóli "üzembehelyezését" a Hangverseny-terem utáni szakaszon. A Styx és az Acheron barlangi patakoknak jelenleg az Alsó-barlangba szökő vizét az aggteleki szakaszon a víz elszivárgását meggátló szigeteléssel a mederben kellene tartani. Így a mintegy 150 m hosszú, 10-20 m széles tavon a már meglévő akkumulátoros meghajtású, zajtalan, 10 személyes csónakok újra látogatókat szállíthatnának. Az aktív vizes barlangok idegenforgalmi vonzóereje 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-tói bejáratig, mintegy 2 km hosszan. A kisvasút turisztikai vonzó szerepén túl összekapcsolná a barlang aggteleki és jósvafői idegenforgalmát, melyet eddig csak a kb. 5 órás hosszútúra útvonala köt össze. Így az eddig ritkán igénybevevett hosszútúra 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 terhelt 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 eredetit utánozó eszközök, lakóalkalmatosságok és teljesen élethű, Madam Tussaud színvonalú figurák kiállításával (lásd 6. ábra). Ugyanígy, a barlang környékének jégkorszaki faunáját reprezentálhatná pl. a barlangi medve valóságghú alakjának kiállítása. A szakszerűen elkészített, műanyagbúrával védett, szabadtéri 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.

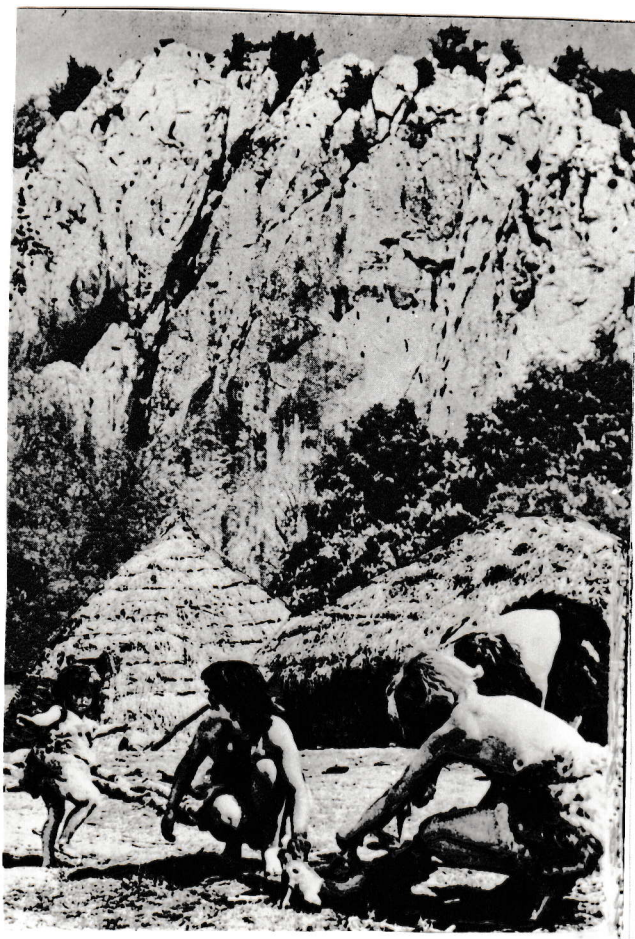


6. ábra Az aggteleki barlangi vasút tervezett nyomvonala



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 bükki kultúrájú, újkőkori (skanzen-szerű) kiállítási telep egy részének fantáziaképe. Az ötlet egykori sajtóvisszhangját Szabó É. (1976) és Dénes Gy. (1976) illusztrálja.

Természtvédelem kontra idegenforgalom

A Baradla (valójában minden barlang és természeti érték) idegenforgalmi hasznosítása jelenleg a közvélemény szerint, a természetvédelem és az idegenforgalom ellentétének gyújtópontjában 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). Lévén azonban a természetvédelem non-profit ágazat, a vendéglátás (és az idegenforgalom) pedig profitorientált, ez vagy az aggteleki természetvédelem meghasonlását, vagy az egyik funkció háttérbeszorítását eredményezheti. A természetvédelem képviselői hajlanak arra, hogy ne bátorítsák a túrizmus (különösen a tömeztúrizmus) erősödését, hiszen a szűkösen folydogáló állami támogatás a szintentartásra sem elég, nemhogy a nagy vendégforgalom 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 érdekén túl egy nagyobb cél érdekében:

a térség lakosságának gazdasági boldogulásáért!

Az adófizetők pénzéből fenntartott természetvédelem nem lehet öncélú, hiszen ezzel társadalmi létjogosultságát kérdőjelezné 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

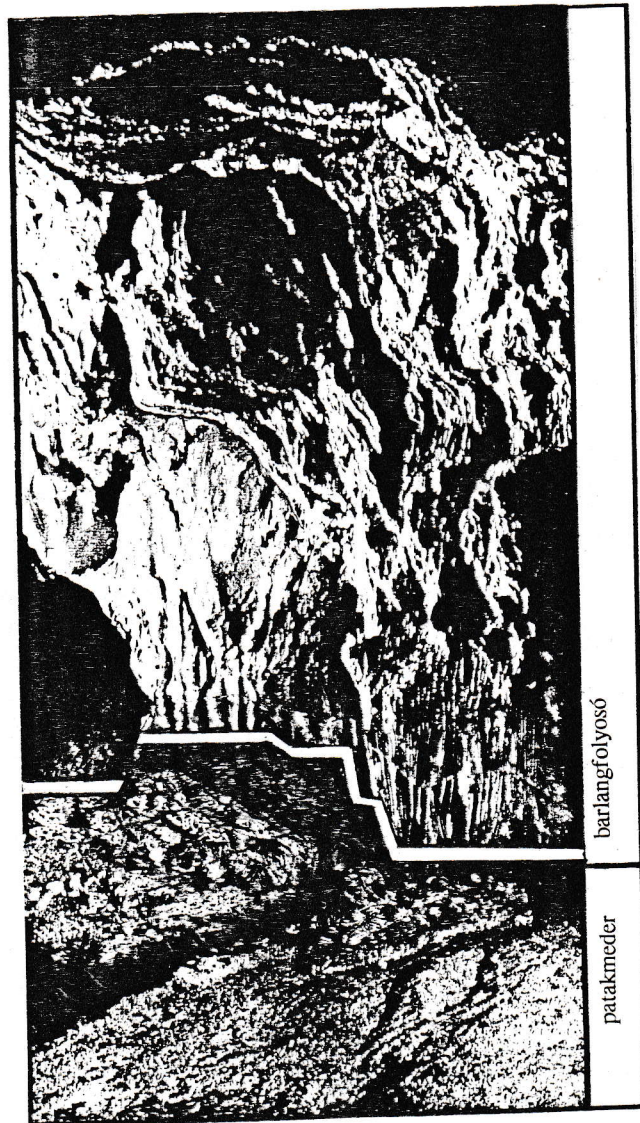
segíteni, másrészt hozzájárulnak a helyi természetvédelem kiadásainak fedezéséhez. Ez az a közös platform, amelyen a természetvédelem és az idegenforgalom érdekellentéte megszüntethető lenne.

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.

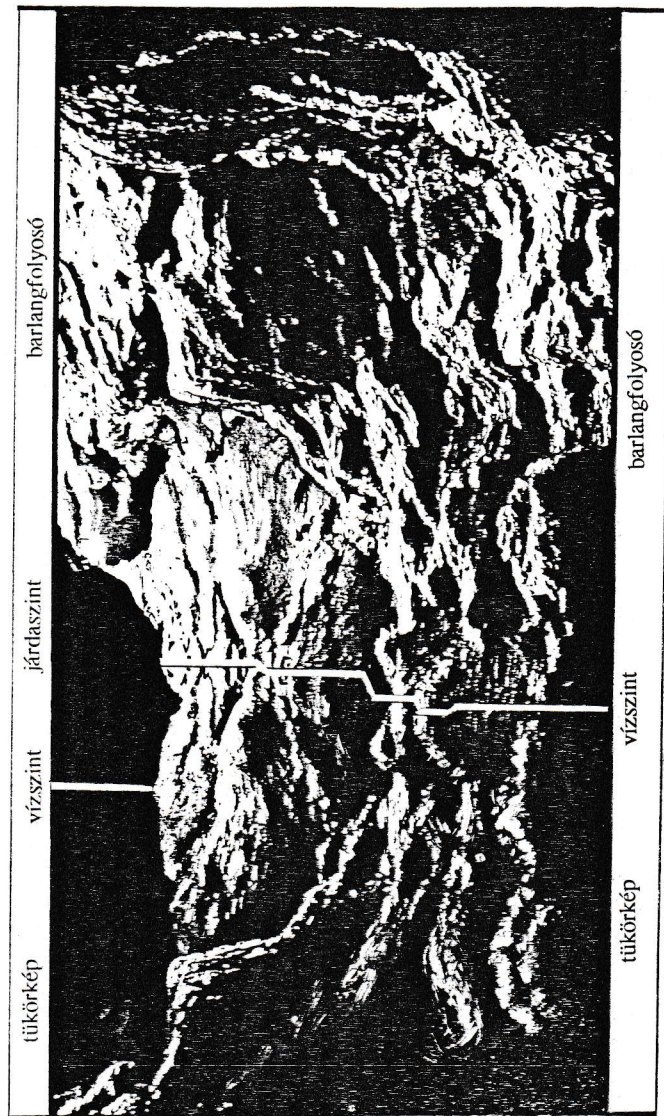
A magyarországi karsztok –köztük az aggteleki– földrajzi szakirodalma jelentős, de a kutatások többsége a természeti környezeti adottságokra koncentrál. A természetvédelmi területen élő helyi népesség (és a természetvédelmi területre érkező turisták) szociálgeográfiai problémájának feltárása nem kapott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

Aggtelek és Jósvaldó idegenforgalmi potenciáljának társadalmi–gazdasági vizsgálata tárhatná 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 vizsgálná 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 Baradlában (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 vasúttervezése = Borsodi Műszaki és Ipargazdasági Élet 3.

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

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

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



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.