

## **Jeszenszky Géza véleménye a Hargita-hegység téli idegenforgalmi fejlesztéséről**

Köszönettel és nagy örömmel tanulmányoztam a Hargita-hegység turisztikai kiépítéséről készült, 2012. július 18-án megküldött tanulmányokat. Az elmúlt években egész Erdélyben megindult a sípályák és felvonók építése, de ezek általában egyetlen pályából állnak, viszonylag alacsony magasságban, munka utáni, hétvégi „csúszkálásra” elegendők. Aki azonban egyszer már belekóstolt a külföld nagy szintkülönbségű és kiterjedt pályarendszereibe, azt többé nem elégítik ki a hazai „libalegelők”. Nem feleslegesek ezek, mert ezeken ismerkedhet meg a sísporttal a környék lakossága, bemelegítésre, edzésre pedig igen hasznosak, mielőtt valaki nekivág a magas hegyek komolyabb lejtőinek.

A világhódító útjára Norvégiából elindult sísport a testkultúra sokak szerint leghasznosabb, és mindenképp legélvezetesebb formája, egészségünk őrzője, s éppen ezért vált világszerte komoly és jövedelmező iparággá. A fejlett országokban a 800-1000 m fölötti hegységekben a téli üdülőhelyek, síközpontok sokasága jött létre, ezeket milliók keresik fel több napos, hetes üdülésre. Hargita megye vezetői és az ottani önkormányzatok ráébredtek, hogy a Hargita hegység ugyancsak alkalmas arra, hogy a sísport egyik komoly bázisává váljék, kiépítése esetén a téli idegenforgalom jelentősen meg fogja haladni a nyárit, és ebből a megye települései, egész lakossága komoly haszonra tehet szert.

A tapasztalt szakemberek (két különböző cég?) által két változatban benyújtott, professzionálisan kidolgozott terv alátámasztja az általam tavaly előterjesztett koncepciót, miszerint a Hargita-hegység alkalmas egy nemzetközi szinten is jegyzett, korszerű és minden bizonnyal igen népszerű sí-régió kialakítására. Saját tételtem azt hangsúlyozta, hogy a már létező szerény síközpontok és a környező települések (Csíkcsicsó, Csíkrákos) vezetése által elképzelt, részben már megtervezett pályák csak egymással összekötve, rendszert alkotva lehetnek versenyképesek Bulgária és Szlovákia kiépített, illetve most rohamosan épülő síközpontjaival. A Hargita már az első fejlesztési ütem után jobb minőségű és változatosabb sí-üdülőhely lesz, mint Brassó-Poiana, teljes kiépülés után pedig még az Alpok számos népszerű központjánál is nagyobb és változatosabb sí-régió lesz. Csak a Déli-Kárpátok és a Radnai-, illetve a Kelemen-havasok kínálnak magasabb fekvésű síterepeket, de ezekkel kapcsolatos komolyabb tervekről nincs tudomásom.

Két ellenvetés hozható fel a tervekkel szemben. Az egyik szerint ez egy ambiciózus álom, de sosem lesz pénz a megvalósítására, és a bonyolult tulajdonviszonyok is lehetlenné teszik végrehajtását. De ahol van biztos haszon, oda megy pénz is. Ha reális számítások szerint a projekt jövedelmező, s hozzá jelentős EU-támogatás szerezhető, akkor külföldi (osztrák?) befektető bekapcsolásával a megvalósulás nem reménytelen. A tulajdonviszonyok pár évtizede az Alpokban is bonyolultak voltak, de az egyéni és közösségi tulajdonosok felismerték, hogy érdekükben áll a hegyi lejtőket télen a sísport számára bérbe adni, az erdőket pedig nem károsítja néhány sípálya kihasználása. A másik ellenvetés a „zöldek” részéről várható, és minél tovább várunk, annál hangosabb lesz a természetvédelem elvakult válfaja. Valójában a sípályák és felvonók semmilyen módon nem károsítják a télen „alvó” természetet. A helyi vizekből történő mesterséges hókészítés egyenesen javítja a területek víz-háztartását, késlelteti az olvadást, akadályozza a kisebb-nagyobb árvizeket, tavaszi szárazság esetén pedig gátolhatja az erdőtüzeket, ráadásul az e célból létesített víztározók tűz esetén

pedig oltásra használhatók. A felvonók és a sípályák beleillenek a tájba, az embert pedig közelebb viszik a természethez, annak védőjévé teszik. Végül pedig még egy viszonylag jelentős kiépítés is csak a hegység igen kis területét veszi igénybe.

A Máté Lehel közreműködésével az osztrák Hubert Ramskogel által benyújtott (általam I. számúnak nevezett) projekt alaposan ki van dolgozva, jó érvrendszere mellett előnye a négy építési fázis elkülönítése és a jövedelmezőségi számítás, valamint hogy a nyári hasznosításra is figyelmet fordít.

A másik terv (II.) fő vonásokban, alapvető irányokban nem tér el az előbbitől, személyes téli (síző) tapasztalataim alapján a tervezett pályák nyomvonala valamivel jobb (ahol eltér az osztráktól), legnagyobb érdeme, hogy jobban tekintetbe veszi a már létező pályákat, azokat jól beépíti a nagy projektbe. Hargitafürdő létező, de rövid és eléggé elhanyagolt pályáit kis mértékben meghosszabbítva ebben a védett völgyben is kitűnő sí-lehetőségeket teremt, és így a település házaiból sível indulva lehet majd eljutni a távolabbi csúcsok és pályák felé is. Nyilvánvaló, hogy a két tervet egyesíteni kell, és ez nem nehéz, az alábbiakban én is kísérletet teszek erre.

Az I. terv nagyon helyesen hangsúlyozza, hogy az egész térséget 3-4 lépcsőben lehet kiépíteni. Ez nemcsak pénzügyi és építési szempontból logikus, de a közönség is így, lépcsőzetesen bővül, elkerülve mind a túlszűfolttságot, mind a kihasználatlanságot. A magam részéről viszont – mint a területet alpesi sízőként és síturázóként is gyakorlatban ismerő – a kiépítés fázisainak további részletezését, illetve módosítását javasolom.

Abból kell kiindulnunk, hogy jelenleg van egy elhanyagolt, sí-szempontból nem eléggé igényes, de szálláshelyek tekintetében túlkínálattal rendelkező központ, Hargitafürdő. Ez autóval megközelíthető, elektromos ellátása megvan, közel van a megyeszékhelyhez és a népesebb településekhez. (Kissé félve mondom, hogy Moldvához, sőt Bukaresthez is, de azért a délről érkezők nagyobb részét Predeal és Brassó „felfogná,” Moldva felé, a Keleti-Kárpátokban pedig előbb-utóbb létre fognak jönni síközponatok, erre a hegység keleti lejtői jó lehetőségeket kínálnak. Vasúton (hálókocsival) Budapestről kényelmesen elérhető Csíkszereda, illetve Csíkrákos és Csíkcicsó, a jövőben ezek is a hargitai síturizmus bázisai, szálláshelyei lesznek. A II. sz. tervből kiindulva, a meglévő pályákat meghosszabbítva és mesterséges hóval borítva Hargitafürdő decembertől április közepéig-végéig sízhetővé tehető, és ezzel itt máris a Székelyföld legnagyobb és legváltozatosabb síközpontja jönne létre. **Ezzel egyidőben, tehát az első fázisban meg kell építeni a mindkét tervben szereplő, a Csicsói csúcsra vezető kabinos (szerintem inkább székes) felvonót** (A1 az I. tervben), **a hozzá tartozó 41, 42, 47 és 48 sz. sípályákkal együtt**. (Szerintem a 43 sz., a csúcsról kezdetben déli irányban vezető sípályát elég a 3. fázisban kiépíteni – ha a többi pálya előbb megépíthető.) E felvonó nélkül ugyanis Hargitafürdőn a maximális szintkülönbség csak 160 m, ami ma már csak a kezdőket elégíti ki, a nagy felvonóval viszont 510 m szintkülönbségű, 3 km hosszú lesiklási lehetőségeket kapunk, ezért pedig már érdemes nagyobb távolságról is ideutazni. Ebben az első fázisban tehát sürgősen megoldandó a terület jogi biztosítása (vételi, illetve bérleti formájában) és a tervezett pályák nagyobb részét borító erdő kivágása, a terep elsimítása, ezzel párhuzamosan pedig a nagy felvonó megépítése. (A hagyományos **hargitafürdői sípályákat optimálisan egy új, székes felvonóval lehetne kiszolgálni, ami a tervezett nagy felvonó völgyállomásától a Miklós-pálya tetejéig épülne ki**. Az I. tervetben B1 jelzésű székes felvonó a Kossuth-sziklához vezet, itt valóban jó, északi fekvésű a pálya, de elég meredek, ráadásul itt jelenleg is áll egy húzós felvonó, ezért

szerintem ennél fontosabb az előbbi, míg a B1-et elég lenne a 2. vagy 3. fázisban építeni meg, lecserélve a mostani húzósat.)

Az I. tervezet a csicsói csúcsra vezető kabinos felvonó alsó állomásánál tervez egy többszáz autóra méretezett parkolót. Nem tudom, mennyire van ott erre elegendő tér, de ennek csak akkor van realitása, ha kiépülne a Csíkcsicsó felől ide vezető út. E nélkül marad a jelenlegi megközelítés (a kaolinbánya mellett), de akkor ott, a lebontandó épületek helyén kell kialakítani a parkolót, vagy az ülepítő északi részén, azt feltöltve. A településen semmiképpen sem szabad átvezetni az autóforgalmat. Akik nem a hegyi telepen szállnak meg, hanem Csíkszeredából vagy a környező településekről érkeznek egy napra, azok számára a legrövidebb és leginkább környezetbarát megközelítés Csíkcsicsóról egyenesen Ny-ra, a II. tervezetben szereplő, a Kossuth-sziklától K-re vezető sípálya és felvonó völgyállomására érkezni, ott kívánatos kialakítani egy nagy autóparkolót. Ehhez viszont célszerű az I. tervezetben szereplő B1 felvonó megépítése már az 1. fázisban.

A Madarasi Hargita alatt jól működik egy, a hargitafürdőinél ma minden tekintetben jobb, igényesebb és jóval magasabban (1500-1600 m) fekvő, mesterséges hókészítő berendezéssel is rendelkező síközpont. **Hargitafürdővel párhuzamosan, már az első ütemben meg kell megkezdeni ennek a bővítését is.** Legsürgősebb a régebben működő vargyasi pálya rendbehozatala és felvonó építése a völgyből a jelenleg működő sípályákhoz csatlakozva. Pontosabban mind az I. mind a II. sz. terv itt három, esetleg négy új felvonóval számol, ezek közül **a Vargyas-völgyből a Mihályhavasra tervezett felvonó** (a II. tervben I jelzésű) lenne a leghasznosabb, mert jelentősen megnövelné a ma használt síterületet. Ugyancsak nagyon **kívánatos a Madarasi csúcsot megközelítő,** két részesre tervezett felvonónak előbb a **felső szakaszának** (J a II. tervben) a megépítése is, annak alsó állomását lehozva a Sűgő Vendégháztól kissé keletre elterülő platóra. Így 1200 m-ről 1750 m-re lehetne feljutni, tehát **550 m szintkülönbségű lesiklási lehetőség** lenne.

A Madarasi Hargita alatti menedékházak egyik megközelítési lehetősége a Szentegyházáról vezető út. (Ennek kezdő, a falun átvezető szakaszát sürgősen ki kell váltani egy, a falut elkerülő úttal, ez feltehetően a fürdő/camping mellett, a falutól keletre haladna.) Ennek a Vargyas-patak felső folyása mellett vezető, igen szép útnak a legfelső, szerpentines szakaszát a tél nagyobbik felében a nagy hó miatt nehéz nyitva tartani, de az autókkal érkezőket nem is szükséges, sőt nem is szabad egészen a menedékházakig engedni, a tervezett felvonó alsó állomásánál bőséges hely áll rendelkezésre a parkolásra, innen a lift viszi majd fel a sportolókat. Itt, a Vargyas-patak völgyében, egy nagy autóparkolónál, mindkét terv számol a patak balpartján kialakítandó, felvonóval ellátott gyakorló sítereppel, sőt az I. terv innen indítaná a Csicsói Hargitára felmenő kabinos (?) felvonót is, ami a 2. fázis legelső és legfontosabb létesítménye lenne.

A madarasi központ ellátását és a szállóvendégek felszállítását hagyományosan az Ivó völgyéből felvezető, keskeny erdei út biztosítja. Ennek téli nyitvatartása (hókével) biztosítható, de kívánatos lenne, ha a fent lakókon kívül más járművek ezt nem használnák, már csak a fenti szűkös parkolási lehetőségek miatt is. Az I. sz. **(Máté-féle) terv a harmadik fázisban számol egy felvonóval, ami az Ivó-völgy felől, ÉNY-i irányból jönne fel majdnem egészen a Madarasi csúcsához.** Tekintettel arra, hogy Udvarhelyről és az Ivóban megépült számos szálláshelyről ez a madarasi sí- és kiránduló-régió hagyományos és legegyszerűbb megközelítési iránya, **indokolt volna legalább a 2. fázisban megépíteni ezt a felvonót, hogy télen ez szállítsa fel az ebből az irányból érkezőket.** Ennek völgyállomását (kb. 1400 m magasságban) vagy a meglévő erdészeti út megerősítésével autón (busszal)

lehetne elérni, vagy egy további felvonóval, ami az Ivó-pataktól indulna. Hazafelé tartva az út mellett kialakítandó kerékpárúton, ami télen síút, egészen a Kolping-házig sível lehet majd lesiklani.

Az I. tervezet a Madarasi Hargita csúcsra három felvonót vezetne fel. Tekintettel arra, hogy a csúcs a magyarok által lakott hegységek legmagasabb pontja, és egyfajta zarándokhellyé vált, de azért is, hogy az erős szelektől védve legyen, helyesebbnek látnám, ha a felvonók hegyállomása a csúcs alatt, attól D-re, ill. ÉK-re lenne, kb 1750 m magasságban, nagyjából a II. tervezet szerint. A csúcs maradjon érintetlen, olyan, mint ma, amit csak némi kapaszkodás árán lehet elérni.

Az 1. fázis elkészülte (beleértve a madarasi terep két új felvonóját) után **a 2. fázisban elsőként össze kell kötni a két, immár komolyan kiépített központot, Hargitafürdőt és a madarasi terepeket, ez egyetlen székes, esetleg kabinos felvonóval megoldható, ami a Vargyas-patak felső végénél kialakított egy vagy két nagy autóparkolótól megy fel a magasabbik csicsói csúcsra.** A II. sz. tervben ehhez a felvonóhoz tartozó pálya (közepétől két irányba ágazva) szerintem jobb vezetőségű, mint az I.-ben vázolt.

A 2. fázis 2. ütemében kerülhet sor a Rákosi Hargitán kialakítható felvonó- és pályarendszer megépítésére. Ez egy jó hótartó, K-i fekvésű vidék, és Csíkrákos felől egy használható, de nyilvánvalóan szélesítendő út vezet a hegységhez. A II. sz. tervezet kb. 1100 m-ről az O felvonóval érné el a csúcsot, míg egy általam ismert, a rákosi önkormányzat által készített terv ezt az állomást egy kb. 200 m-rel alacsonyabb pontról, a Rákos felől vezető útról érné. Ezen alsó felvonó mellett egy enyhébb, népszerű sípálya haladna, és az autók nem mennek be a hegység belsejébe.

A madéfalvi csúcs bekapcsolása a 3. fázisban történhet, két felvonóval. Az egyik a csicsói csúcsról ÉK felé a völgybe (1183 m) levezető sípálya mellett halad (W a II. tervben), a másik pedig ennek a völgyállomásáról ÉNY-i irányban fel a madéfalvi csúcsra (V). Erről a csúcsról remek ÉK-i vezetőségű, igen hótartó pályákat javasolt mindkét tervezet a Rákos felőli oldalra, az ottani völgyállomásra. Egy harmadik felvonó (Q) szolgálná ki ezeket a pályákat, egy további felvonó (P) pedig e három pálya alsó végétől felmegy a rákosi csúcsra. Ezzel teljessé válna az összeköttetés a csicsói, madéfalvi és a rákosi csúcsok, illetve sípályák között.

Javasolt egy 4. bővítési fázis is, és valóban ez tenné teljessé a sírégiót. Az I. tervezet a rákosi csúcsról három pályát vezet le a Szokópatakhöz, ahonnan egy felvonó (N a II. tervben) vezet vissza a rákosi csúcshoz. Viszont a szokópataki völgyállomásról egy 1600 m hosszú felvonó a Madarasi Hargita csúcsa alá vinne. (Ezt célszerű lenne már a 3. fázisban megépíteni, hogy a madarasi csúcsról vezessen le egy hóban gazdag, ÉK-i vezetőségű piros pálya is.) A II. tervezet erről a völgyállomásról két felvonót (K és L a térképen) képzel el a madarasi csúcs felé, egyet annak déli, egy másikat annak északi oldalára, és az utóbbi tetejéről még egy ÉK, hóban igen gazdag pályát is tervez, felvonóval (M, 1378 m-ről 1740 m-re). Véték lenne ezt a bővítést nem valósítani meg. Tehát ezt a 4. fázist a II. terv szerint javaslom megvalósítani.

Az I. tervezetben szerepel a sífutás, sítúrázás biztosítása is. Erre komoly figyelmet kell fordítani, mert egyre több híve van a sísport ezen ágának. Ez ráadásul nem igényel felvonó- és pályaépítést, jórészt meglévő utakat, ösvényeket használ. Az egykori Hargita-vulkán pereme alatt haladó, K + jelzésű gerincút remek túra télen-nyáron, sível, kerékpárral és persze gyalogosan. A Madarasi csúcs kb. 1600 m szinten sível egy félnapos túrával körüljárható, a

madarasi panzióktól pedig egy napos túrával érhető el akár a csicsó csúcs, akár Hargitafürdő, oda-vissza.

Összefoglalva: a két koncepció (a fentiekben jelzett) egyesítésével fokozatosan egy rendkívül változatos, nagy kiterjedésű pályarendszer, a Hargita Sírégió valósítható meg. A jövedelmezőségi számítások biztatók, Erdély területe mellett Magyarországról is jelentős számú látogatót vonzana. Véleményem szerint elsősorban nem szállodákban kellene elhelyezni a látogatókat, hanem – Ausztriához hasonlóan – panziókban, és magánházakban kialakított szobákban és lakosztályokban. Érdemes megpróbálkozni a völgyállomások közelében „time-sharing” alapon épülő és működő apartman-házakkal, ezzel mintegy idekötünk és garantálunk egy jelentős számú vendégkört. Budapestről fekvőkocsikból álló vonatokkal lehetne kényelmesen egy hetes, egymást váltó sítáborokba hozni iskolásokat és felnőtteket egyaránt.

Amennyiben Csíkrákos önkormányzata szorgalmazza saját sí-fejlesztési terv mielőbbi megvalósulását, úgy már az 1. építési szakaszban megvalósítandó a rákosi pályák (O és P felvonó) kiépítése. Ez esetben adva lesz három igényes, önálló síközpont, három csúcs (a madarasi, a csicsói és a rákosi) alatt, és természetes lesz az igény ezek összekapcsolására (2. fázis, a madéfalvi csúcs bekapcsolásával), végül pedig e terek kiterjesztésére, illetve a négy csúcs közötti teljes kör kialakítására.

Oslo, 2012. július 22.

Jeszenszky Géza  
egyetemi magántanár  
a Magyarországi Kárpát Egyesület tb. elnöke  
Magyarország nagykövete a Norvég Királyságban és az Izlandi Köztársaságban