



Budaörs-Alsószállás fejlesztési programja

(javaslat)

8. változat

2010. 01. 05.

Készítették:

Mehrli Péter	okl. építőmérnök, igazságügyi, ingatlanforgalmi és kisajátítási szakértő, a Magyar Ingatlanszövetség elnöke
Novák Gyula	okl. építőmérnök, ingatlanforgalmi szakértő
Dr. Novák Zalán	okl. közgazdász, ingatlanforgalmi szakértő, közgazdaságtudományok doktora

Közreműködők:

Római Atelier Bt. (Molnár Mária építész, településtervező) szabályozás előmunkálatai

Főmterv Zrt. (Darócziné Végh Júlianna)	közterületek kialakítási tervei
Impulzív Kft. (Marton Imre)	elektromos ellátás tervei
Közlekedés Kft.	kerékpárút hálózat tervei
Mélyépterv-Mévit Kft.	felszíni vízelvezetés
Monszpart Sarolta (Orsz. Egészségfejlesztési Intézet)	futópálya koncepciója
Morvai László (okl. földmérő mérnök)	geodéziai felmérések
Neogradhy Judit (okl. kert- és tájépítész)	közterületi zöldfelületek
Tanács Közműkonzultációs Kft.	vízellátás-szennyvízelvezetés
Pestterv Kft.	2005. évi LXIV. tv előírásai
Szódényi Csaba	gázellátás tanulmányterve

Véleményezésre felkértek:

Bányai Nikolett (okl. építészmérnök)	alsószállási tulajdonos
Dobos Sándor (tájvédelmi egység vezető)	Duna-Ipoly Nemzeti Park
Mike Eszter	Duna-Ipoly Nemzeti Park
Körmendy Imre (főosztályvezető)	Önk.-i és Területfejl. Minisztérium
Kóródy Péter (okl. táj- és kertépítész mérnök, okl. táj- és környezetrendezési okl. városépítési-városgazd. szakmérnök)	alsószállási tulajdonos



Távlati célunk

A településen belüli centrikus elhelyezkedéséből és páratlan természeti adottságaiból adódóan a környezethez illeszkedő színvonalas, alacsony beépítési intenzitású üdülő-pihenő-sportolási övezet létrehozása, amely nemcsak a tulajdonosoknak, hanem egyúttal a település minden lakójának kirándulási, rekreációs, sportolási területet is biztosít.

Ilyen adottságú terület nemcsak Budaörsön, hanem egyik környékbeli településen sincsen. Ezt szeretnénk mindenki számára hasznosulóvá tenni.



Adottságai lehetővé teszik, hogy a város zöldövezeti futópályáját hozzuk itt létre, egyúttal arra is biztosítsuk a területet, hogy távlatilag egy összefüggő, kisgyermekes családok által is jól használható kerékpárút-hálózat is kiépítésre kerülhessen.



Felmerülhet a város család-fasorjának létrehozása is, amelyre sikeres példa a közeli Etyeken is található.



Meglévő adottságok

- A terület domborzati viszonyai kedvezőek.
- Benapozottsága átlagon felüli.
- Az autópálya zaja nem (vagy alig) hallható.
- Légszennyezettség az uralkodó szélirány, a magasabb elhelyezkedés és az átmenő forgalom híján gyakorlatilag nincs.
- Az önkormányzat épületétől mért távolsága kb. 1-2 kilométer, fő felvezető útjának színvonalas, fasorokkal szegélyezett kialakítása már elkezdődött.



Víg utca alsó szakasza

- Különlegessége, hogy mind a négy irányból erdőterülettel, természetvédelmi területtel határolt.
- Beépítettsége csekély, keskeny és hosszú telekméretek jellemzik.
- A határoló ún. Kopárok területe páratlanul egyedi látványt biztosít.



Ezeket a páratlan adottságokat felismerve – talán nem véletlenül - évtizedekkel ezelőtt szanatóriumot terveztek a területre.



Az adottságok érvényesüléséhez szükséges követelmények

- Átlagosnál szélesebb közterületek – utcák létrehozása.
- A kétirányú forgalmat lebonyolító – de sebességet lassító – 5 méteres útpályával, attól zöldsávval elválasztott gyalogosjárdával (szükség szerint kerékpárúttal) és kulturáltan kiépített vendégparkolókkal rendelkező utcák távlati kiépítéséhez szükséges közterület biztosítása.
- Minden utcában zöldfelület, és lehetőleg kétoldali, tájjellegű növényekből, egységes koncepció alapján telepített fasor létesítése.
- A terület valamennyi zöldfelületének egyidejű, komplex megtervezése, igazodva a domborzati viszonyokhoz, utca-szélességekhez és azok kapcsolódásaihoz.
- Minél szélesebb és nagyobb méretű telkek kialakulásának ösztönzése a szabályozás által.
- Zárt kerítések létesítésének tilalma.
- Alacsony beépítési intenzitás (kb. 10 %) hosszú távú fenntartása.
- Esetleges későbbi beépíthetőség esetén egymással és a természettel is harmonizáló, alacsony homlokzatmagasságú, szabadon álló, hagyományos anyaghasználatú épületek létesítésének engedélyezése.



1. Munkánk előkészítése

1.1 A vizsgálat és tervezés módszere

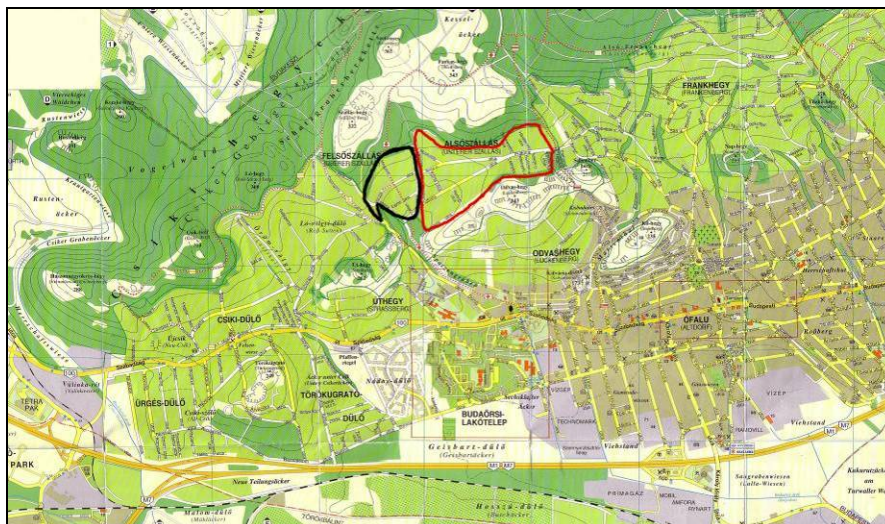
A területre vonatkozó koncepció kidolgozása során arra törekedtünk, hogy magát a területet olyan mélységekig vizsgáljuk, amelyre egy általános szabályozási terv készítése során sem az önkormányzatnak, sem a munkát készítő szakértőnek nem nyílik lehetősége. Ezen túlmenően nagyon sok olyan helyismerettel rendelkeznek a kezdeményező tulajdonosok, melyeknek beillesztése szükséges és előnyös.

1. A területileg illetékes földhivataltól beszereztük a terület térképkivonatát, valamint az érintett helyrajzi számok tulajdoni lapjainak adatait, melyeket a későbbi munkarészek előkészítése, és a jelenlegi helyzet megismerése érdekében teljes körűen elektronikusan feldolgoztunk.
2. Felmértük az önálló helyrajzi számon nyilvántartott, de használatban már egy tulajdont képező ingatlanok körét.
3. Vizsgáltuk az önkormányzati tulajdonban lévő telkek nagyságát és elhelyezkedését.
4. A korábban önkormányzati megrendelésként elkészült utcafelmérések - útfelmérések alapján összeállítottuk azon helyrajzi számok listáját, melyeken olyan értékű felépítmény áll, melyet a tervezés során célszerűnek tűnt figyelembe venni, mert elbontásuk rövid-középtávon nem valószínűsíthető. Ezeket a felépítményeket kiegészítőleg geodéziailag felmértük, a tervezés során figyelembe vettük.
5. Az utcákban kétirányú forgalmat feltételezve, figyelembe véve a kialakult telekszélességeket, felmértük a távlatilag szükséges közterület optimális szélességét. Ennek során többek között vizsgáltuk, hogy az Európai Unió tagállamaiban milyen a gépjárművel történő ellátottság, mik a Magyarországon várható tendenciák.

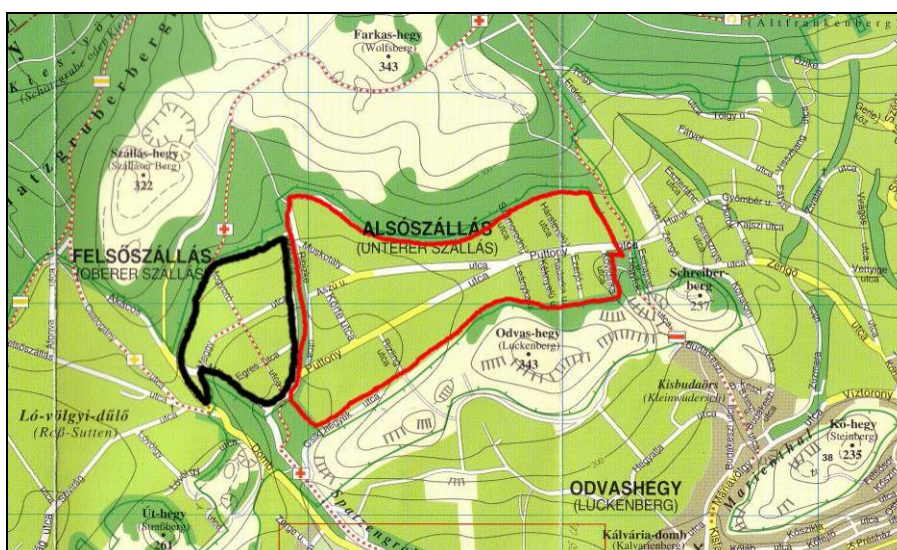


1.2 A koncepció által érintett terület meghatározása

A jelen koncepció a város Odvashegy- Ribizke utca- Budai Tájvédelmi körzet – Kövidinka utca által határolt területére vonatkozik (ún. Alsószállás, pirossal jelölve).



Sikeres előrelépés és igény esetén a későbbiekben lehetséges a földrajzilag kapcsolódó ún. Felsőszállás-i területek (feketével jelölve) Domb utcáig terjedő részére vonatkozó kiterjesztése is.

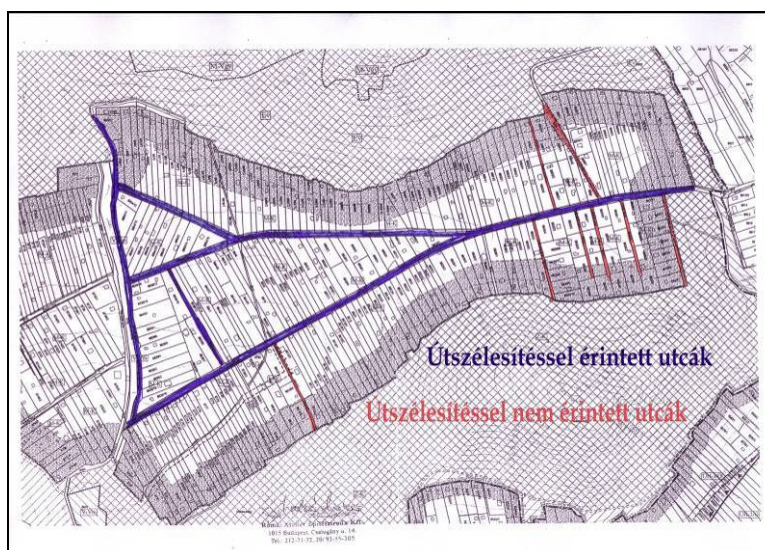


Az útszélesítési terv által érintett utcák:

- Puttony utca
- Muskotály utca
- Körte utca
- Aszú utca
- Ribizke utca

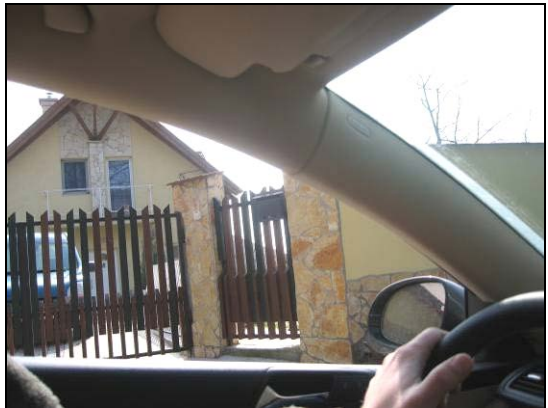
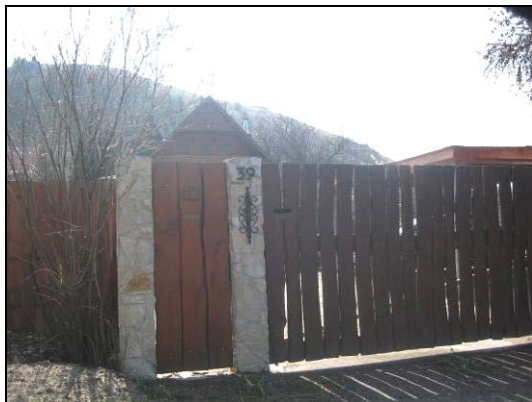
Az útszélesítési tervvel nem érintett utcák:

- Rizling utca
- Leányka utca
- Kéknyelű utca
- Kadarka utca (magántulajdon)
- Ezerjő utca (magántulajdon)
- Kövidinka utca (magántulajdon)
- Szamorodni utca (magántulajdon)
- Hárslevelű utca (magántulajdon)



Az érintett terület helyrajzi számainak száma kb. 250-300 db, tulajdonosainak száma 200-300 közöttre becsülhető.





A telkek 80-85 %-a ún. nadrágszík-parcella, jellemző szélességük 8-14 méter, jellemző hosszúságuk 60-160 méter. Erre való tekintettel az előírt beépítési mód az oldalhatáron álló.

A telkek szinte kizárólag magántulajdonban vannak, az alábbi telkek kivételével, melyek a Budaörsi Önkormányzat kizárólagos, vagy résztulajdonát képezik.

8839/13	(Körte utcával közvetlenül szomszédos, azzal párhuzamos, utcaként használt)
8839/14	(Körte utcától keletre a 2. telek, azzal párhuzamos)
8839/18	(56 %-os résztulajdon, Puttony – Ribizke utca találkozásánál)
8880	(árok, természetben nem látható, szomszéd tulajdonosok által használt)
8839/20	(kb. 50 %-os résztulajdon, Puttony utca mellett)
8868	(kb. 14 %-os résztulajdon, Muskotály utcában)
8847	(árok, természetben nem látható, szomszéd tulajdonosok által használt)
8860/1	(önálló telek, Muskotály és Puttony utcák között, elhanyagolt)
8768/1	(kb. 14 %-os résztulajdon, Puttony utcában)
8768/2	(kb. 15 %-os résztulajdon, Puttony utcában)
8768/3	(kb. 21 %-os résztulajdon, Puttony utcában, további 21 % állami tulajdon)
8784/4	(önálló telek a Puttony utcában)
8818/3	(kb. 42 %-os tulajdon a Puttony utcában)
8827	(önálló telek a Puttony utcában, természetben a szomszédok által használt)
8789/1	(árok, természetben nem látható, szomszéd tulajdonosok által használt)
8789/2	(árok, természetben nem látható, szomszéd tulajdonosok által használt)

Ezek összes területe nagyságrendileg 5-6.000 nm.

Ebből jelentős hányad jelenleg is közterületként funkcionáló terület, illetve vízelvezető árokként nyilvántartott ingatlan.

A koncepcióban később részletesen is kidolgozott javaslat alapján ebből távlatilag 3000-3500 nm értékesíthető.



1.4. Fennálló problémák

1. Folyamatosan növekvő arányú lakó és üdülő funkció, mellyel a terület infrastrukturális fejlődése egyáltalán nem tart lépést, kényszerhelyzetek kezdenek kialakulni. Az első állandó lakó 10 éve költözött a területre, ma változatlan infrastrukturális körülmények mellett kb. 30-40 ingatlanon laknak. Ez a folyamat az elmúlt években folyamatosan gyorsult.
2. Rendkívül keskeny utcák, melyből kifolyólag a kétirányú forgalom teljességgel lehetetlen, rakodás esetén az adott útszakasz lezártnak tekinthető.



3. A páratlan természeti adottságok miatt hétvégeken és ünnepi időszakokban sok a városból ide kiránduló, babakocsival sétáló, akik gépkocsival érkeznek a területre, parkolási problémával szembesülve.
4. Nap mint nap tucatjával használják a sportolni vágyó kerékpárosok és futók, a jelenlegi mostoha körülmények ellenére is.
5. Egyes utcák gépkocsival csak szakaszosan, vagy egyáltalán nem járhatók. (pl: Ribizke utca felső része)
6. A folyamatosan málló, leszakadó árokpart a Ribizke utcában már egyes telkeket, illetve a gyalogosközlekedést is veszélyezteti. Jelenleg ideiglenes korlátok hárítják el a közvetlen veszélyt, de hosszú távon más megoldás lesz szükséges.





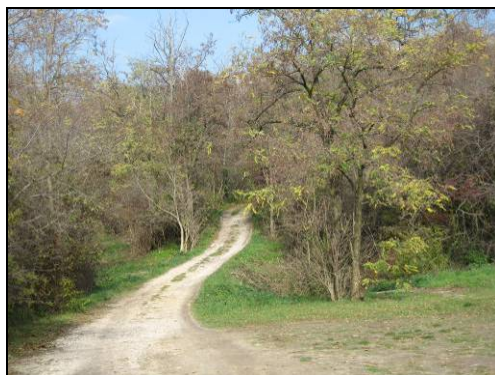
7. Teherautóval történő szállítás sok esetben lehetetlen, konténer lehelyezése szintén.
8. Folyamatos, illegális szemétkerakás, főleg a Ribizke utca melletti árokban, melyek takarítása folyamatosan komoly költséget jelent az önkormányzat részére.



9. Engedély nélküli, illetve attól eltérő építkezések, kerítésépítések, melyek a későbbi fejlesztés gátjaivá válhatnak.
10. Jogszerűtlen területhasználatok, parkolók, támfalak a fokozottan védett természeti terület kárára.



11. A terület délnyugati sarkában 25 telek megközelítése gyakorlatilag egyáltalán nem biztosított. Ők vagy szívességi átjárás, vagy az ún. védett Kopárok területén engedély nélkül kialakított úton járnak be. Egyes telkek csak gyalog közelíthetők meg.



12. A felszíni vízelvezetés megoldatlan. A lezúduló víz szétmossa az utak burkolatát, több telken átfolyva, azokat alkalmanként letarolva távozik a területről.



1.5. Spontán folyamatok

1. A tulajdonosok egy része ad-hoc jelleggel, a tapasztalt problémák miatt önként beljebb vitte a kerítését (teljesen szervezetlenül, koncepció nélkül). Ezeken, a mások által közterületként tekintett területeken állandó a mások általi parkolás, mely állandó feszültség és békétlenség forrása.
2. A természetben nem funkcionáló – önkormányzati tulajdonú - árkokat betemették, a szomszédok fizikailag birtokba vették, elkerítették és használják.
3. A „nadrágszík” parcellák hátrányainak megszüntetése miatt folyamatos a szomszédos telkek felvásárlása, illetve ahol lehetséges, a telkek farmezsgyével történő ”átformálása”. Ezen telkek száma kb. 90 db, azaz kb. a teljes telekszám 30 %-a. További több mint 20 % esetében a telek formája már kialakulásakor is ideális arányú volt, tehát a valóságban most már kevesebb, mint a telkek fele nadrágszík jellegű.



1.6. Veszélyek

1. Egységes és előre látó koncepció nélkül kényszerhelyzetek alakulhatnak ki, melyek később sehogyan, vagy csak nagyon nehezen és nagyon drágán orvosolhatóak. Erre sajnos már több negatív példa van a településünkön.



Kerüljük a tűzcsapot,



.....a parkoló kocsikat,



.....a villanyoszlopokat,



és az össze-vissza kerítéseket.

2. Óriási összegeket költ a város út és járdaépítésekre, de a korábbi kényszerű örökség miatt, mégsem jön létre egy kívánatos I. osztályú környezet!



3. Félő, hogy helyhiány miatt nem lesz kialakítható a nyílt (de nem beton!) árokban történő csapadékvíz-elvezetés és lehetőleg helyben elszikkasztás. Ha ez nem alakítható ki, akkor ez később a csapadékvíz-elvezető rendszer bővítése szükségességét vetheti fel az egész településen keresztül a Hosszúréti patakig, óriási összegű beruházásokat igényelve. Másrészt a változó klímaviszonyok mellett fokozatosan felértékelődik a csapadék szerepe és értéke, változik a szemlélet, és az elvezetés helyett a csapadéknak a kezelése, vagyis lehetőség szerinti megtartása-földbe juttatása lesz a fő szempont!



2. A javasolt megoldás alapelemei

Feltétlenül szükséges lépések:

- Az érvényes szabályozás módosítása által olyan méretű útszélesítés hosszú távú tervezése, amely évtizedes távlatokra szólóan is kezeli a közlekedési gondokat (gyalogos, gépjármű, kerékpár). A zöldfelületek megóvása-fenntarthatósága érdekében a minimálisan szükséges mennyiségű parkolók létrehozására terület biztosítása. Kulturált, európai színvonalú, a város és a terület adottságaihoz illő, zöldfelületekkel rendelkező közterületek létrehozása.

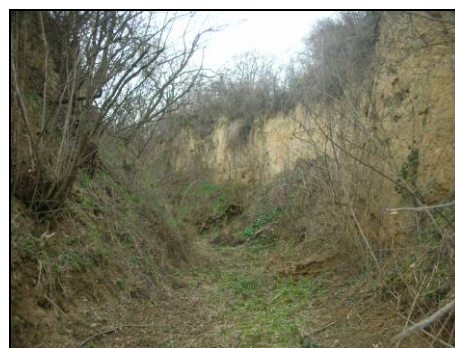


Két jó példa a településünkről
(16 méter széles Csiki és Öntő utcák)



- Megállapodás a 8862/2 hrsz. telek tulajdonosával (adásvétel, vagy részleges kártalanítás), mert ezt alakjából kifolyólag több mint 50 %-os területveszteség éri.
A fokozottan védett ún. „Kopárok” területén illegálisan használt út kiváltása a meglévő önkormányzati tulajdonú árok kiszélesítése és az utca két végének Puttony utcára való kikötése által. (Megvalósítása esetlegesen pályázati forrásból is biztosítható.)
- A Puttony és Ribizke utcák találkozásánál lévő 8839/18 és 8839/20 hrsz-okban meglévő önkormányzati résztulajdon egy részének közterület céljára történő átadása. Ezt az teszi indokolttá, hogy az utca egyik oldala gyakorlatilag minden telek esetében épületekkel beépített, melyek bontásának tervezése irreális, vagy óriási költségekkel és ellenérzésekkel járna.
- A Körte utcával párhuzamos 8839/13 hrsz. egészének és 8839/14 hrsz. alatti ingatlan egy részének közterületté történő átsorolása. Előbbi ingatlan évtizedek óta gyakorlatilag is közterületként funkcionál, míg az utóbbi telek kb. fele lenne szükséges a közterület megfelelő szélességéhez, másik fele távlatilag értékesíthető maradna. A kirándulók-sportolók jelenleg is ezt használják gépkocsi parkolónak, mivel a terület szívéét jelenti ez az utca. Itt olyan méretű közterületet kell biztosítani, ami távlatilag is ki fogja tudni elégíteni a jelentkező igényeket.
- A Ribizke utca melletti rendkívül nagy kiterjedésű, de szakaszosan jelenleg megszüntetett árok szerepének és funkciójának rendezése. Elképzeléseink és szakértőkkel folytatott előzetes konzultációink szerint ez részlegesen feltölthető lenne, melyért befolyó díjat a felszíni csapadékvíz-elvezetés kulturált kiépítésére lehetne fordítani.





- A természetben már magántulajdonosok által használatba vett önkormányzati telkek (korábban árkok) tulajdoni és használati viszonyainak rendezése (várhatóan 773 nm terület válik értékesíthetővé), a területre vonatkozóan olyan új, komplex felszíni vízelvezetési terv készíttetése, amelynek eredményeképpen a víz a lehetőségek szerint a területen kerülne elszikkasztásra, így nem terhelné a település lenti részeinek infrastruktúráját.
- A megindult telekegyesítési folyamatok további támogatása és a rendezési terv beépítési előírásaiban történő figyelembe vétele. (Beépíthetőséghez szükséges minimális utcafronti szélesség pl: 16 m előírása.)
- Az engedély nélküli építkezések visszaszorítása, a szabályozási tervben foglalt közművesítési előfeltétel szigorú érvényesítése.



- A távlatilag is értékesíthető önkormányzati tulajdon megtartása, a várhatóan bekövetkező felértékelődés miatti jelentős nyereség realizálása érdekében.

További, megfontolásra javasolt lépések:

- A Körte utca, mint mintaprojekt részleges megvalósítása-kiépítése véleményünk szerint sokat lendítene a tulajdonosok hozzáállásán, szemléletük formálásán. Akik csak a szemüknek hisznek, láthatnák élőben, hogy milyen jellegű közterületeket szeretnénk mindenhol. Akik pedig nem hisznek a változásban és a közös áldozatvállalás eredményében, azok is láthatnák, hogy mi alakulhatna ki a környékből egy összefogás eredményeképpen. A fejlesztésnek ebben a fázisában a meglévő „javított” útpálya végleges nyomvonalára történő áthelyezése lenne szükséges, valamint a kialakuló utcaszélesség elhatárolása a keleti határon lévő kerítés áthelyezésével. Ennek finanszírozására az Önkormányzattal egyeztetett műszaki tartalom alapján önerősen vállalkoznánk.
- Politikai döntést és előre-gondolkodást igényel, hogy esetlegesen elővásárlási jog kerüljön bejegyzésre a 8864/15 hrsz. alatti telekre, mert elhelyezkedéséből kifolyólag ez a telek képezhetné távlatilag a terület szívét, egyfajta közösségi területként (fórumként, kirándulók pihenőhelyeként, játszótérként) funkcionálhatna.



3. Községi funkciók a város lakói számára

Három olyan funkciót látunk, amelyre már most is sokan használják a területet, de ezekhez vállalható ráfordításokkal olyan európai feltételeket lehetne teremteni, mely igazán méltó lenne egy ilyen fejlettségű városhoz.

Kirándulók-sétálók

Mindig voltak, akik extrém körülmények között szeretnek túrázni. Ők eddig sem használták a területet. De akik eddig is itt sétáltak, itt sétáltatták gyerekeiket, azok a csend, a jó levegő miatt tették ezt. Számukra egy minőségi változást hozhatna, ha egységesen megtervezett zöldfelületekkel és fasorokkal rendelkező utcákban tehetnék meg rendszeres sétájukat. Az alacsony beépítés, széles, szellősség érzetét keltő utcák egyedi élményt nyújtanának. A tervek során ezért nem egy minimális 1 méteres járdát terveztünk, hanem két ember egymás melletti kényelmes sétálását lehetővé tevő 1,5 méteres járdát, ami ráadásul nem közvetlenül az útpálya mellett helyezkedik el. A tudatosan erre a funkcióra is tervezett utcai zöldfelületek elemei egyedi formájukkal, egységes (tömeg jellegű) megjelenésükkel, virágzatukkal, termésükkel és őszi lombozatukkal tavasztól őszig felejthetetlen élményt jelentenének és sokszor páratlan virágillatot is nyújtanának a területet használóknak-látogatóknak. A terület a városban a szőlő nevű utcáról ismert. Javaslatunk szerint a kirándulók-sétálók padokon történő megpihenését tervezett módon egy-egy szőlőlugas-pergola alatt képzeljük el, melyek a területen több pontján is kialakításra kerülhetnének.



Zöldfelület rendezési ötletterv (Neogrády Műkertész Kft. munkarésze)

Tervezési feladat

A terv szerint jelölt területen a közút, járda-kerékpárút, futósáv kialakítása után a szükséges zöldsávok rendezése, fasorok létesítésének megtervezése.

Meglevő állapot

A terület jelenleg spontán kialakult utcákkal, a környező magaslati helyekről lezúduló csapadékvíz által kimosott, alakított felületekkel gépkocsi közlekedésre alkalmatlan, vagy nehezen járható útszakaszokat hozott létre.

Tervezett állapot

A terület szabályozását követően különböző szélességű utcák alakulnak ki, melyek a közúti gépkocsi forgalom biztosítása mellett megfelelnek a gyalogos, kerékpár és sportfunkcióknak, lehetőség nyílik a szabályozott gépkocsi parkolásra, az ingatlanokra történő gépkocsi ki és behajtásra, az akadálymentes közlekedésre. Elsődleges szempont a vízelvezetés, majd a csapadékvizek összegyűjtése és befogadóba vezetése.

Az utcák szélesítése csak az ingatlanok utca felőli sávjának felhasználásával, ill. a Ribiszke utcával párhuzamos indokolatlanul széles árok átalakításával lehetséges. Az egységesen tervezett, mintaértékű településszerkezet része a tájbaillő fasorok létesítése is.

A FÖMTERV által tervezett utcák keresztmetszeteinek ismeretében a következő fasorok kialakítását javasoljuk, a mellékelt tervvázlat szerint:

1. Ribiszke u.: vegyes fasor, nagyméretű fákkal

- *Qercus robur* (kocsányos tölgy)
- *Carpinus betulus* (közönséges gyertyán)
- *Fraxinus ornus* (virágos kőris)
- Kísérletképpen: *Zelkova serrata* 'Green Vase' (japán gyertyánszil)

A becsatlakozó utcákhoz két oldalra jelzőnövényként: Qercus robur 'Fastigiata' (oszlopos tölgy)



2. Muskotály u.

- *Malus 'Royalty'* (vöröslevelű díszalma) az Aszú utcáig
- *Prunus cerasifera 'Nigra'* (vörös levelű díszszilva) és *Prunus serrulata 'Kanzan'* (díszcsereesznye) vegyesen a Puttony utcáig

3. Puttony u.

- *Malus 'Wintergold'* (díszalma) novemberig díszlő sárga almácskákkal a Körte utcáig
- *Sorbus bodajkensis* (bodajki berkenye) és *Prunus cerasifera 'Nigra'* (vöröslevelű díszszilva) vegyesen a Muskotály utcáig
- A tervezési terület határáig *Malus 'Wintergold'* (díszalma)
- A becsatlakozó utcákhoz két oldalra jelzőnővényként: *Juniperus chinensis 'Stricta'* (oszlopos kínai boróka)

4. Körte u. Korábbi tervek szerint

5. Új utca

- *Fraxinus ornus 'Mecsek'* (virágos gömbkőris)

A cserjék, talajtakarók, évelők kiválasztása a kiviteli tervben történik majd

A Muskotály-Puttony u. kereszteződésében levő kis zöldfelületre fából készült szaletli, padok, szeméttartó helyezhető. Ide kisméretű díszfák, örökzöldek telepíthetők.



Kerékpározás (Közlekedés Kft. által készített munkarész)

Terveink szerint a területen két, egymáshoz kapcsolódó kerékpárút is kialakításra kerül. Lényeges szempontként vettük figyelembe, hogy az itt kiépülő kerékpárutak direkt kapcsolatot biztosítsanak a környező területekkel (Frankhegy, Felsőszállás). Fontos az is, hogy az Alsószállást feltáró kerékpárutak vonalvezetése összhangban legyen Budaörs már kidolgozott kerékpárút-hálózatának fejlesztési koncepciójával. A területre tervezett kerékpárutak funkciója kettős: A kiépülő hálózat egyrészt segíti és támogatja a helyi lakosokat - üdülőket abban, hogy mindennapi utazásaikban - melynek célja lehet vásárlás, munkába járás, ügyintézés, kertjeiknek a művelése stb. - lehetőség szerint a kerékpáros közlekedést részesítsék előnyben. Másfelől viszont - Alsószállás fejlesztési koncepciójával összhangban - az átlagosnál lényegesen nagyobb arányban lehet számítani a területen olyan kerékpárosokra, akik szabadidős tevékenységként, sportolási, rekreációs céllal – sokszor családosan - veszik igénybe az itt található kerékpárutakat.

A kerékpárutak előzetes tervezésekor a vonatkozó, „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója és útbaigazító jelzésrendszere” (ÚT 4-1.203, 1995) szabvány előírásait vettük figyelembe. A kerékpárutak hasznos szélessége a tervek szerint minden esetben 2 m. A kerékpárutakat biztonsági okokból (a tervezett parkolósávtól 60 cm, a magántelkektől 70 cm szélességű) zöldsáv határolja.

A tervezett hálózat alatt lényegében két utcát kell értenünk. A Puttony utca kelet-nyugati irányban fut az Odvashegy utcától, egészen a Hurok utcáig, így teljes egészében átszeli és feltárja Alsószállást. Bár szinte folyamatosan emelkedik, komolyabb meredekséget jelenleg csak egy esetben, a Muskotály utcai becsatlakozásától délre tapasztalhatunk. A fejlesztési koncepció szerint azonban az utca távlati kiépítése kisebb szintkiegyenlítéseket is magába foglal, tehát ez a probléma a későbbiekben nem áll majd fenn ilyen mértékben. A Puttony utca nyugat felől a budaörsi kerékpárút-koncepcióban is szereplő Odvashegy utcai kerékpárúthoz, míg kelet felől az egyelőre e szempontból rendezetlen ún. frankhegyi területhez csatlakozik.



Tervezett kerékpárút fut majd a Muskotály utca teljes hosszában is. Ez az utca a Puttony utcáéhoz hasonló kialakítással tervezett. Az utca nyugat felől jelenleg az ott futó mély árok miatt zsákutcába torkollik. A rendezési koncepció szerint ez az árok rendezésre – részleges betemetésre – kerül, így a Muskotály utcában haladó kerékpárút az észak-déli irányú Mandula utcában, majd a Meggy utcában folytatódhat. Ezen az útvonalon haladva a kerékpárút becsatlakozik a budaörsi koncepcióban szereplő, az Odvashegy utca folytatásában futó kerékpárúthoz. A hurokszerű vonalvezetés kiváló lehetőséget ad arra, hogy a rekreációs céllal érkező kerékpárosok egy kb. 2 km-es körút megtételével visszatérhessenek a kiindulási pontba. A tervezett hálózat hatékonyságát jelentősen növeli, ha az Odvashegy utca mellett egy másik kapcsolatot is teremtünk Budaörs egyik gerinc útvonalával, a Szabadság úttal. Ennek megfelelően, a Meggy utcai kerékpárút az Odvashegy utcát elérve a Sóvirág utcában, majd a Szüret utcában haladhatna tovább, amely szakasz betervezése és távlati kiépítése - bár nem Alsószállás területén fekszik - mindenképpen ajánlott. (A Sóvirág utcában előreláthatóan külön kerékpárút/sáv haladhatna. A Szüret utcában a beépítések miatt erre nincs lehetőség, azonban ezen a szakaszon a gépjármű-forgalom csekély, így az az úttesten kerékpározók biztonságát nem veszélyezteti.)

Megjegyzésre érdemes, hogy a kerékpárutak használhatósága érdekében érdemes ügyelni arra, hogy a területen parkoló autók a kijelölt kerékpárutakat ne tudják elfoglalni (pl. sövénnyel, utcabútorokkal). Ennek esélyét a tervezés során már megjelenített vendégparkolók is nagyban csökkentik.

Az Alsószállási kerékpárutaknak a budaörsi koncepcióba való illeszkedése, illetve a részletes vonalvezetés a csatolt ábrákon látható.



Futópálya (Monszpart Sarolta által kidolgozás alatti munkarész)

Ideális szabadtéri futópályához szükség van arra, hogy a domborzati viszonyok ne legyenek azonosak (emelkedő, lejtő, vízszintes szakaszok váltakozzanak). Legyen tiszta a levegő, kicsi a forgalom. Ne az úttest szélén kelljen futni a sportolni vágyóknak. Célszerű, ha olyan területen van, amely rendelkezik közvilágítással, hogy az esti órákban is biztonságosan és magukat biztonságban érezve használhassák az arra vágyók. Előnyös, ha a terület a város több pontjából megközelíthető gyalogosan is, tehát centrikus elhelyezkedésű. Ugyanakkor azokra is gondolni kell, akik távolabbról, gépkocsival érkeznek. Számukra kulturált környezetben parkolók biztosítása a célszerű. Ezek az adottságok a területen mind megvannak.

Javaslatunk egyedisége abban áll, hogy a kiépítés során a tervezett futópálya nyomvonalán a járda egy sávja (0,8-1 m szélességben) az izületek kímélése céljából gumitéglával kerülne kirakásra. Ez lenne az igazi különlegesség! Páratlan szolgáltatás, méltó egy ilyen fejlettségű városhoz. Amihez hasonló tudomásunk szerint csak a Margitszigeten van, de oda tömegeket vonz.

A betonelemekhez képest az árkülönbözet az általunk javasolt kb. 2 km-es körpálya esetében kb. 10-20 millió forint. Ezt vállalható összegnek tartjuk a város számára. Célszerűnek tűnik kiegészítése egy felvezető úttal az Odvashegy utca alsó szakaszától kezdődően. Ez egy további 800 méteres szakaszt jelentene. Így mindenki megtalálhatná a neki megfelelő távot. 2, 3.6, 4, és 5.6 km-es kombinációjú útvonalak lennének teljesíthetők.

Mindhárom funkcióhoz gépkocsi parkolásra kialakítható hely biztosítását látjuk szükségesnek az Odvashegy utca alsó szakaszán, valamint esetlegesen a Körte utcában. Ezek kialakítása a jelentkező igények arányában kerülne sor a későbbiekben, most csak a helyet kellene ezekre a célokra biztosítani, a tervekben opcionálisan szerepeltetni.

Ezzel kiváltható lenne a jelenlegi, fokozottan védett természetvédelmi területen való rendszeres parkolás is.



Futópálya javasolt nyomvonala és kapcsolódó parkolói



4. Miért most kell ezeket a lépéseket megtenni?

A területnek tulajdonképpen az a szerencséje, hogy évtizedek óta nem volt semmi fejlődés, fejlesztés a területen, és az engedélyek nélkül, vagy attól eltérően létrejött épületek még egyetlen helyen sem hoztak létre megoldhatatlan kényszerhelyzeteket.

A javasolt terv végrehajtásához egyetlen értékes épület, vagy értékes kerítés lebontása sem szükséges, ami nagyon ritka, szerencsés helyzet!

A közelmúltban azonban véleményünk szerint több olyan változás történt, amely közvetetten komoly veszélyeket jelent a terület jövőjére nézve, mert gyorsítja a terület egységes koncepció nélküli benépesülését. Ezért fogtunk most össze, hogy ezekre felhívjuk a figyelmet és életképes, közérdeket képviselő fejlesztési programjavaslatot állítsunk össze. A jelentkező veszélyek az alábbiak:

- a - véleményünk szerint nem elégséges mértékű, de útszélesítést mégis előirányzó - új szabályozás,
- a bevezetett, kötelező közszolgáltatásként működő szemétszállítás,
- a felvezető ún. Odvashegy utca aszfaltozása,
- és a Puttony utcai közvilágítás kiépítése.

Az első pontban jelzett veszély azt jelenti, hogy a jelenlegi szabályozás során esetlegesen kialakuló 7, illetve 10 méter széles utcák azon tulajdonosok körében, akik e terület potenciális lehetőségeit nem ismerik fel, a szélesítésre való hajlandóság elvesztésével járhat. Két lépésben történő útszélesítés esetében a második ütem megvalósítása valószínűsíthetően csak kártérítés fizetésével lenne lehetséges, ami gyakorlatilag örökké lehetetlenné és kivitelezhetetlenné tenné ezt, mivel finanszírozása az önkormányzat részéről kétséges.

A további három pontban jelzett veszélyek egyértelműen a terület félig legális vagy illegális beépülését automatikusan ösztönzik, elősegítik, tovább növelik az állandó lakosok számát, amit a jelenlegi helyzetben nem tartunk kívánatosnak és időszerűnek. A fejlesztési program szempontjából kifejezetten előnyös, hogy a terület jelenleg még mezőgazdasági besorolású, a következők miatt:



- Az utcák szélesítésére, a fejlődés ígérete és az alacsony árak miatt a tulajdonosok hozzájárulását most még sokkal könnyebb megszerezni.
- Egy esetleges üdülőövezeti átsorolással egyidejűleg életbe léptetett, jelentős utcaszélesítést előíró új szabályozásból kifolyólag, bármilyen kisajátítási-kártérítési igény megfogalmazása az önkormányzat felé gyakorlatilag reménytelenné és esélytelenné válik. Véleményünk szerint különösen igaz ez, ha a folyamat egy civil egyesület kezdeményezésére indul és sok tulajdonos példaértékűen és jövőbe látóan, ingyenesen adja le a területét.

Fentiek miatt az utcák jelentős szélesítése nélkül semmilyen beépítési lazítást, övezeti átsorolást, közművesítést nem támogatunk, sőt kifejezetten ellenzünk! Ez a terület páratlan lehetőségeinek a város számára való örök elvesztését jelentené!



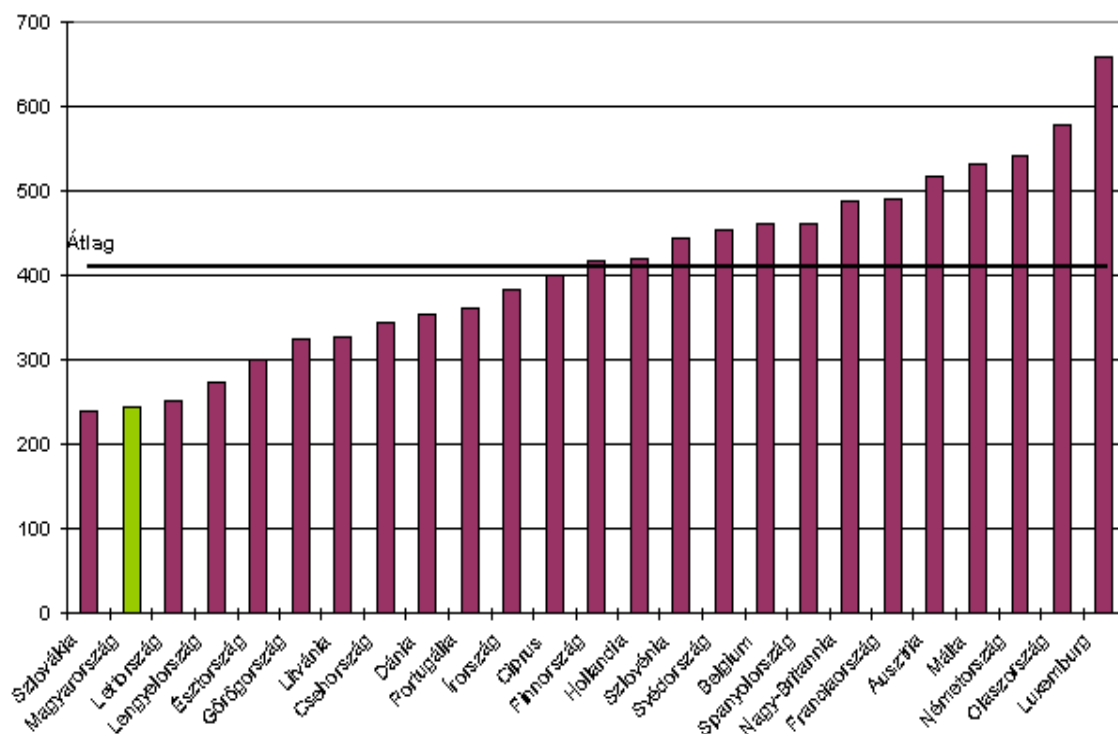
5. Miért kellenek az átlagnál szélesebb utcák a területen?

- A terület korábban ismertetett páratlan adottságainak kiaknázása ezt igényli.
- A kialakuló utcák nemcsak közlekedési területként fognak funkcionálni, hanem közösségi, kirándulási és sportolási tevékenységnek is helyet fognak adni.
- A jövő egyértelműen a zöldfelületeket is tartalmazó utcáké. Állami pályázatokban már most is előnyt élvez az elbírálásnál, ha ilyen a tervekben szerepel. A jövőben ennek az elvárásnak a további erősödése, feltétellé válása várható.
- A környék mikroklímájára jótékony hatással van, ha a fasorok védik a nyári felforrósodástól az úttestet és a parkoló gépkocsikat.
- A kiránduló-közösségi funkciókra a szabad terek, tervezett zöldfelületek így válnak alkalmassá, a szellősség érzete fogja erősíteni a többi kedvező adottságot, és így vonzani a város lakosságát, kedvelt kirándulási-kikapcsolódási célponttá teheti azt.
- Az EU tagállamaiban meglévő gépkocsi-állomány elemzése alapján egyértelmű, hogy a gépkocsik számának nagymértékű növekedése várható. Ennek állandó elhelyezését alapvetően a telkeken belül kell megoldani, de mindig volt és lesz is a közterületeken parkolás, különös tekintettel itt, ahol nagyszámú kiránduló, szép környezetben sétálásra vágyó alkalmi vendég is várható. Ezeknek a gépkocsiknak olyan parkolási lehetőséget kell biztosítani, ami nem akadályozza a forgalom zavartalan lebonyolódását, nem kényszeríti rá a gépkocsi-tulajdonosokat, hogy a kialakított zöldfelületeket tegyék tönkre a parkolással.



1000 lakosra jutó gépkocsiállomány Európában, 2001

(darab)



A fenti számokból látható, hogy Magyarország 2001-ben a tagállamok közül az utolsó előtti helyen állt. Alig haladta meg a gépkocsi állomány az EU átlag felét. Várhatóan egy-két évtizeden belül a gépkocsi állomány két-háromszorosára fog nőni. Erre készülni kell már most!

- Minden utcában biztosítani kell a kétirányú közlekedést, mert az egyirányú utcák növelik a forgalmat, a zaj és levegőszennyezés nagyságát.
- Egyre többen használják mind többet a gépkocsijukat. Ez a jövőben sem fog változni. Ennek biztonságos, kényelmes és kulturált körülmények közötti használatára kényszerektől mentes kocsibehajtók, megállók és ki-beszállási lehetőségek kellene! Ha ezek nincsenek, akkor mindennaposak a mások kapuja előtt történő megállások és az ebből fakadó konfliktusok, a gépjárművek apróbb sérülései.



- A területen szokásos telekarányok nagysága 1:10, azaz egy telek jellemzően 10 méter széles és 100 méter hosszú. Így egy telekhez viszonylag rövid szabad utcafront jut. (Amit egy szükséges gépkocsi-behajtó tovább csökkent.) Így a közterület használatának egy ilyen területen jóval nagyobb az intenzitása, mint az ideálisnak tekinthető 1:2 és az 1:3 közötti szélesség-hosszarányok esetében. (sűrűbb gépkocsi behajtók, sűrűbb vendégparkolók)
- Annak elkerülése érdekében, hogy a település belső részeinek az infrastruktúráját ne terhelje a csapadékvíz elvezetése, valamint annak elszikkasztása a fokozottan védett területen, a Nemzeti Park által is preferált módon történjen, nyílt árkos felszíni csapadékvíz elvezetés létrehozása tűnik célszerűnek és költségtakarékosnak.

Fenti követelményeknek 11-16 méter szélességű utcák felelnek meg, ezek létrehozását támogatjuk! Ennek az általunk megterveztetett optimális helyzetnek a létrehozása ráadásul nem is jár elviselhetetlen területvesztésekkel, ugyanis az átlagos leadás mindössze 6,5 %!

Ennyi áldozatot mindenkinek kell hozni saját tulajdonának és a település fejlődésének érdekében!



6. Hogyan képzeljük a terület további fejlesztését?

Két szempontból is az egyik legfontosabbnak tartjuk a tulajdonosok bevonását. Egyrészt ők nagyon sok fontos helyi tapasztalattal rendelkeznek, vállalnak fontos szervezési feladatokat, másrészt ha sajátjuknak érzik az ügyet, akkor annak végrehajtása sokkal könnyebb és lendületesebb. Fontos tisztázni már a folyamat elején, hogy ennek ők lesznek az elsőrendű haszonélvezői, de a közművesítési költségek jelentős részét biztosan nekik kell majd viselniük, bár ez időben elnyújtott lesz.

1. A fejlesztési folyamatot egy – erre a célra kidolgozott – településfejlesztési együttműködési szerződés keretein belül képzeljük el, amelyet az Önkormányzat kötne meg az Alsószállás Fejlesztéséért Egyesülettel. Ez rögzítené a felek által vállalt kötelezettségeket és azok teljesítése esetén a folyamat lépéseit, menetrendjét, amely akár több önkormányzati ciklust is átölelhetne.
2. A szerződés aláírását követően kezdeményezné az egyesület a bíróságnál a kiemelten közhasznú fokozat megítélését. Ezzel a magánszemélyek és cégek által, az egyesületnek nyújtott támogatások adókedvezményben részesülhetnének, az anyagi terhek viselésének hajlandósága jelentősen emelkedne.
3. Ezzel párhuzamosan a területre érvényes szabályozási terv módosítását képzeljük el, az egyesületünk által készítettett, vagy annak alapján pontosított-továbbdolgozott javaslat mentén. (Itt fontosnak tartjuk megemlíteni, hogy a főbb utak általunk elkészítettett tervei – az igazságosság és az arányos közteherviselés érdekében – eddig már 8 alkalommal kerültek kisebb-nagyobb módosításra.)
4. Ezzel szintén párhuzamosan részletes geodéziai felmérés készülne valamennyi utcára vonatkozóan a közművesítés elvi terveinek és az utcák kialakításainak terveztetéséhez.



5. Ezt követné egy széles körű médiakampány, amely a terület jövőjét mutatná be a tulajdonosoknak és a hasonló önkormányzati-civil kezdeményezések iránt érdeklődőknek. (A nyomtatott és elektronikus médiában, lakossági fórumokon kerülnének megszólaltatásra a közreműködő szakemberek, önkormányzati és egyesületi vezetők.)
6. Megkezdődnének a közművesítéshez szükséges elvi engedélyeztetési tervek kidolgozásai, tulajdonosi nyilatkozatok összegyűjtései, a tervezési díjak befizetései. Ezzel egyidejűleg minden tulajdonostól összegyűjtenénk azon nyilatkozatokat is, hogy telkének utcafrontján hol és milyen szélességű kapukat szeretne. (Ez tapasztalataink szerint azért fontos, mert a többség ezáltal fogja magáénak érezni a programot és az elkészülő terveket, hogy saját leadott igényeit látja bennük viszont.)
7. A folyamatot támogató, és a leendő utcák területének leadását önkéntesen vállaló tulajdonosok esetében a változási vázrajzokat tömbönként készíttetnénk, a költségek minimalizálása érdekében. *(A bekért árajánlat esetében min. 15 db-os csomagok esetében az ár kb. 15 eFt/telek.)* A folyamat gyorsítása érdekében ennek költségét (szükség esetén) az egyesület átvállalná, mert tapasztalataink szerint, ha ez egyetlen forintba sem kerül a tulajdonosok számára, a hajlandóság jóval nagyobb.
8. A közművek és a felszíni vízelvezetés nyomvonalának és keresztmetszeteinek ismerete alapján elkészíttetnénk a végleges utca-keresztmetszeteket és az egész területre vonatkozó helyszínrajzi tervet, utca-berendezéseket, betervezve a leadott tulajdonosi igényeket. Ekkor kerülnének megtervezésre az utcák hossz-szelvényei is, melynek előnye lenne, hogy később a kiépítés során nem az utca szintje és vonalvezetése fog alkalmazkodni a már megépült behajtókhoz, kapukhoz, hanem azok az utca szintjéhez.
9. Ezt követően részletes tervek készülnének az utcai fasorokra vonatkozóan. Ennek kialakításánál elképzelésünk szerint olyan tájba illeszkedő fajták kiválasztása történik meg, melyek egyedi formájukkal, egységes (tömeg



jellegű) megjelenésükkel, virágzatukkal, termésükkel és őszi lombozatukkal tavasztól őszig felejthetetlen élményt jelentenének és sokszor páratlan virágillatot is nyújtanának a területet használóknak-látogatóknak. Az utcák tényleges kiépítéséig csak azon helyeken kerülne sor a telepítésre is, ahol a tulajdonosok erre a területet biztosítják és a későbbi közművesítés nyomvonalát nem érintik. Elképzeléseink szerint ugyanis nem lenne kötelező azonnal a kerítések új szabályozási vonalra történő áthelyezése. Erre kötelezően csak az esetleges közművesítés-útépítés megkezdésével egyidejűleg kerülne sor.

10. Csak a közterületek maradéktalan kialakulását követően kerülhetne sor annak megvizsgálására, hogy a terület átminősítésére üdülőövezetté az önkormányzat által támogatható-e? Ehhez majd azt is vizsgálni kell, hogy a vonatkozó törvényi szabályozások ezt lehetővé teszik-e?. Azonban a főbb szabályozási paraméterekre vonatkozóan az alábbi fontos elemeket tartjuk fontosnak már most is rögzíteni:

- Szabadonálló beépítési mód
- Alacsony beépíthetőség (10 %)
- Alacsony homlokzatmagasság
- Magas kötelező zöldfelületi arány
- Átlagosnál nagyobb telekméret, mint beépíthető legkisebb telekméret
- Min. 16 m utcafronti telekszélesség, mint beépíthetőségi előfeltétel
- Teljes közművesítés, mint beépíthetőségi feltétel.
- Hagyományos anyaghasználat előírása
- Zárt kerítések létesítésének tilalma
- Csapadékvíz telken belüli kötelező szikkasztása

Az utakra és közművekre vonatkozó engedélyezési tervek kidolgozása és a tényleges kivitelezés ezt követően a tulajdonosok és az önkormányzat szándékai szerint és az anyagi teherbírástól függő időpontban indulhatnának meg. De egy ilyen alaposságú



előkészítés után a kialakuló környezet már csak a kivitelezés minőségének ellenőrzésén és annak következetes, szigorú számonkérésén múlna.



7. Milyen költségekkel jár ez, és ezeket ki viselje?

Egyesületünk tagjai eddig is önkéntes, nagyvonalú hozzájárulásukkal tették lehetővé, hogy a tervek ilyen szakaszba juthassanak. Erre a rengeteg ráfordított saját munkaóra mellett, már kb. 4 millió forint pénzbeli támogatást is biztosítottak.

- Földhivatali adatok feldolgozása és kiértékelése
- Egyes kritikus helyen lévő épületek geodéziai felmérése
- Ribizke árok geodéziai felmérése és földtömegszámítása
- Önkormányzatnál rendelkezésre nem álló utcák geodéziai felmérése
- Szabályozási koncepcióterv készíttetése
- Tervezett záportározó területének geodéziai felmérése
- Felszíni csapadékvíz elvezetés tanulmányterve
- Elektromos ellátás tanulmányterve
- Gázellátás tanulmányterve
- Víz és csatorna hálózat elvi egyeztetése a szolgáltatókkal
- Kerékpárút koncepcióterve
- Puttony-Muskotály utcák kereszteződésének látványtervei
- Városi futópálya koncepció terve (Monszpart Sarolta felajánlása)
- Körte utca kialakítási ötletterve
- Alsószállás zöldfelületi vázlatterve
- Körte utca megtisztítása és parkosítása
- Odvashegy –Hegyalja utcák környékének rendezési programja
- Hárslevelű utca megosztásának kezdeményezése
- Volt konténertároló környékének parkosítása

Egy igényes és valóban európai környezet kialakítása érdekében további, igen jelentős anyagi hozzájárulásra is hajlandóak vagyunk, amely véleményünk szerint példaértékű lehet, nemcsak városunk más területei, hanem más települések számára is.



Szabályozási terv módosítása

A jelenleg futó szabályozási terv felülvizsgálatba többletköltség nélkül beilleszthető.

Meglévő utcák szélesítése, illetve a tervben jelölt új utca nyitása

Az átlagos területveszteség 6,5 %. A megoldást úgy képzeljük el, hogy 7-8 % területveszteségig mindenkinek ingyenesen kell lemondani a területéről, amelyért a megmaradó területek értéknövekedése mindenkit többszörösen kárpótol. Azoknál a tulajdonosoknál, akiknek e küszöb feletti területet kell esetleg leadniuk és az erről való lemondásra csak ellenérték fejében hajlandóak, az egyesület a jelenlegi átlagos piaci árnak (6000 Ft/nm) megfelelő kártérítést fizet. Reményeink szerint, ha a tulajdonosok az egyesülettel állnak szemben, sokkal többen vállalják az ingyenes leadást, mintha az önkormányzattal szemben kellene erről lemondaniuk. A 7-8 %-os küszöb feletti területek nagysága kb. 1600 nm. Erre a területre vonatkozóan képzelhető el így elviekben kártalanítás. Ez az egyesület számára maximálisan 10 millió forint terhet jelenthet.

Fasorok telepítése

Nagyságrendileg 2,5 kilométer úthálózat mentén, kétoldali fasor esetében, átlagosan 7 méterenkénti ültetést feltételezve kb. 700 előnevelt, kétszer iskolázott, 10-12 cm törzskerületű sorfa elültetése becsülhető. Ennek anyagköltsége (facsemete, támkaró, perforált gégecső és részleges talajcsere az ültetési gödörben, valamint szállítás) az alsótekeresi faiskola termelői áraival számolva kb. 8,4 millió forint.

Ez finanszírozható pályázati pénzből, tulajdonosi hozzájárulásból (kb. 27 E Ft/telek), vagy egy életre hívható ún. családfasor-program keretein belül.



Az ültetések ezen a területen, ahol a kertészkedésnek évtizedes hagyományai vannak, véleményünk szerint saját kezűleg, de mégis szakszerűen elvégezhetők.

Az ültetést követő két évben elengedhetetlenül szükséges locsoláshoz, a vízellátás kiépítetlensége esetén önkormányzati (esetleg BTG) segítségre lenne szükség.

További fejlesztési tevékenységek

Ezek közé tartoznak a közművesítési és útépitési költségek. Elképzelésünk szerint ezek 3-5 éven belül biztosan nem készülnének el. A közterületek jogi rendezését követően megvizsgálásra kerülhetne, hogy erre a település valamilyen mértékű támogatást tud-e adni (pl.: felszíni csapadékvíz-elvezetés), vagy a tulajdonosok ez irányú szándéka esetén teljes egészében önerőből kell ezt finanszírozni.

Ez azonban bármikor és bármilyen finanszírozásból is valósul meg, kifogástalan és hibátlan alapokról indulna, amennyiben az előbbi lépések végrehajtásra kerülnének.

Pénzügyi garancia

Az egyesület kész pénzbeli letét elhelyezésével is biztosítani az önkormányzat felé képességét az anyagi terhek vállalására.

Mellékletek:

- Szabályozási tervjavaslat
- Tervezett utca keresztmetszetek (4 db)
- Körte u. kialakítási ötletterv
- Példák, hogy milyen utcákat szeretnénk
- Példák, hogy milyen utcákat nem szeretnénk
- ÖTM véleménye
- Duna-Ípoly Nemzeti Park véleménye
- Tulajdonosi - szakmai vélemények (2 db)



Tisztelt Novák Zalán Úr!

Kérdésére, ami Budaörs-Alsószállás közterületeire vonatkozik, az alábbiakat kívánom kifejtetni.

Alsószállás településszerkezetben elfoglalt központhoz közeli helyzete alapján igen alkalmas beépítésre szánt terület, elsősorban üdülőterület számára. A természetvédelmi területek közelsége ugyanakkor egy természetbarát, magas presztízsű üdülőterület kialakítását indokolja. A jelenleg mezőgazdasági terület fejlődését leginkább a meglevő keskeny utak gátolják. A hatályos szabályozási terv ugyan szélesíti az utakat, de azok csak a mezőgazdasági terület igényeinek fognak megfelelni.

Az üdülőterület gerince, de érrendszere is a tervezett úthálózat.

Legfontosabb feladata a közlekedés zavartalan lebonyolítása, amelynek akkor is eleget kell tenni, amikor a kukásautó dolgozik vagy valaki építkezik.

A leendő üdülőterületen és a turistautak környékén gyalogosforgalommal is számolni kell. A kirándulók ill. a sétálók számára olyan gyalogjáró a megfelelő, amelyet mind a kerítésektől, mind az úttesttől zóldsáv választ el. A séta nem kellemes sem az útszegély, sem a kerítések mögül kihajló ágak mellett.

A közterületen kell elhelyezni természetesen minden közművet – távlatban az elektromos földkábelt is – úgy, hogy nemcsak saját védőtávolságuk, hanem a fák védőtávolsága is biztosítva legyen.

A közművek közül ki kell emelni a csapadékvíz elvezetést, ami célszerűen szikkasztó árokban valósulhat meg, mert így nem terheli Budaörs csapadékvíz hálózatát, másrészt a helyben elszivárgó csapadék – különösen nyáron – javítja a klímát.

Mikroklíma javító hatása van a kettős fasornak is, mert nyáron nem engedi az útburkolatot (és az ott parkoló gépkocsikat sem) felhevülni.

A közterület adjon helyet előre nem látható funkcióknak is (ilyen lehet a kerékpárút, vagy egy újabb vezeték).



Végül itt kell megoldani a domborzat miatt különböző magasságokban kialakuló kocsibehajtókhoz való lejtős csatlakozást is.

Csak olyan közterület szabályozást tudok elfogadni mind szakmai, mind tulajdonosi szempontból, ami a fenti szempontoknak maradéktalanul eleget tesz. Az Alsószállás Fejlesztéséért Egyesület által készített tervek ilyenek. Önkormányzatnál szerzett két évtizedes tapasztalatom szerint a rosszul kiszabályozott közterületek a későbbiekben számtalan problémát okoznak és utólagosan nehéz, sőt sokszor lehetetlen kijavítani a hibákat.

Budapest, 2007. október 12.

Tisztelettel:

Kóródy Péter
okl. táj- és kertépítész mérnök,
okl. táj- és környezetrendezési szakmérnök
okl. városépítési-városgazdasági szakmérnök,
vezető főtanácsos,
alsószállási tulajdonos

Alsószállás Fejlesztéséért Egyesület

Tisztelt Novák Zalán elnök úr!

Hatalmas fokú felháborodás ragadtatott e levél megírására, amikor megtudtam, hogy az Önkormányzat Budaörs Alsószállás területén áthaladó utakra mindössze 7 és 10 méter szélességet irányzott elő, mint távlati szabályozási útszélesség.

Egy példát szeretnék itt leírni. Ha Őseink 100 évvel ezelőtt például 10 méter széles Andrassy utat alakítottak volna ki, hiszen az akkori lovas kocsi forgalom még azt se tette volna indokolttá, akkor most megnézhetnénk a mai budapesti utcaképet! De még így is, hogy Felmenőink ennyire előrelátóak voltak – és ezt használjuk 100 éve, amit akkor 10 év alatt tettek és elhatároztak- a mai megnövekedett autóforgalomnak már nem tudunk eleget tenni!

Tudomásul kell vennünk – abban az esetben ha Budapestre, vagy akár Budaörsre még gépjárművel akarunk bemenni, - alkalmazkodnunk kell a változó világhoz. Az Európai Unióban 1000 főre 400-500 db (akár 650 db) gépkocsi jut, ez a szám Magyarországon jelenleg 200 db, tehát arra kell számítanunk, hogy előbb utóbb a lakosság nagyobb része autóval fog járni, megbénítva a jelenlegi közúti hálózatot.

Ezért nem lehet mai fejjel, szűklátókörűen gondolkodnunk.

Itt, ahol a legtöbb telek több mint 100 (a miénk pl.: 150) méter hosszú, egy igazán jól használható utca szélessége minimum 14 méter, de a 16-18 méter lenne a megfelelő, amely hosszútávon oldaná meg a közlekedési és parkolási gondokat. Ez egy olyan kultúrált környezetet eredményezne, amely minden tulajdonos megelégedését szolgálná.

Előre tekintve mindenképp a megfelelő útszélesítéssel kell kezdeni a területnek a fejlesztését, mivel ez utólag sokkal nagyobb áldozatokkal járna.

Kérem, hogy hozzászólásommal felvértezve, ilyen jellegű álláspontomat magam és feleségem nevében szíveskedjen a T. Önkormányzattal közölni!

Mélyszéges tisztelettel:

Tátraaljai Zsolt (okl. épületgépész mérnök)

Tátraaljainé Bányai Nikolett (okl. építészmérnök), Puttony utcai tulajdonosok.

SZABÁLYOZÁSI TERVJAVASLAT

UTCÁK KIALAKÍTÁSI TERVEI

KÖRTE U.
KIALAKÍTÁSI ÖTLETTERV

**PÉLDÁK,
HOGY MILYEN UTCÁKAT
NEM SZERETNÉNK**

**PÉLDÁK,
HOGY MILYEN UTCÁKAT
SZERETNÉNK**

SZAKMAI VÉLEMÉNYEK