

Molnár Csaba polgármester
és
Kisoroszi Önkormányzat Képviselőtestülete

részére

Tárgy: Kisoroszi Fejlesztési Konceptió véleményezése

Tisztelt Polgármester Úr! Tisztelt Képviselőtestület!

Az alábbiakban a 2018. december 7-én bemutatott, majd videón és pdf formában is közzétett Kisoroszi Fejlesztési Konceptióval kapcsolatos véleményemet és kérdéseimet szeretném megosztani. Előre elnézést kérek, hogy a konkrét javaslatok véleményezése előtt általánosabb megfontolásokat is megosztok, ami még hosszabbá teszi a hozzászólásomat. Reményeim szerint ezek jobban érthetővé teszik a konkrét fejlesztési elemekről alkotott véleményemet, és hozzájárulnak a következő lépésekhez.

Előljáróban szeretném leszögezni, hogy nagyon előremutató, a település vezetésének tettekre-készségét jelző, remélhetőleg többeket gondolkodásra és hozzájárulásra inspiráló dolognak tartom, hogy elindult egy közös gondolkodás Kisoroszi hosszútávú jövőjéről. Akkor lehet igazán jó napi szintű döntéseket hozni, ha tudjuk, hogy hová szeretnénk eljutni.

Nagyjából 15 éve járok rendszeresen Kisorosziba, ebből három évet itt is éltem, és a jövőmet is Kisorosziban képzelem el. Ez az idő nem sok, mégis talán megalapozott az a benyomásom, hogy Kisoroszi lakói közösséget alkotnak. Akkor is, ha nem mindenki részese ugyanolyan mélységben a közösségnek, és akkor is, ha természetesen ezt a közösséget is feszítik világnézeti, politikai és egyéb természetű véleménykülönbségek, továbbá érdekellentétek és sérelmek. Mégis, Kisoroszi még mindig tudja biztosítani azt a közeget, amelyben emberek csoportjai, ha alkalomszerűen is, vagy csak bizonyos ügyek mentén, esetleg csak részlegesen, de mégiscsak közösségként tudnak működni. Teszi mindezt a közösségeket egyre inkább próbára tevő 21. században, valamint egy olyan tágabb földrajzi környezetben, a Dunakanyarban, amelynek sok más egyéb részét már felfalta, végletesen átalakította, vagy éppen napjainkban kebelezi be a fővárosi agglomeráció és az azt kiszolgáló infrastruktúra. Megítélésem szerint a jövőről való gondolkodásnak ez, a működő közösség megőrzése kell, hogy az alapját képezze. A megtartó közösség egyre inkább hiánycikk a nyugati világban, így hazánkban is. Ebbe fektetni manapság egy nagyon munkaigényes, nehezebb út, de az egyik legjobban megtérülő beruházás lehet, amely együttműködés, lelki és testi egészség, termelékenység, kreativitás, szolidaritás, biztonság formájában hajtja a busás hasznot az itt lakók, rajtuk keresztül pedig az egész falu számára.

A Konceptiónak és az egész jövőről való gondolkodásnak az egyik központi eleme a turizmushoz való viszony. A turizmus is csak olyan, mint a kisbalta, amivel alkotni és rombolni egyaránt nagyon hatékonyan lehet. Napjainkban Kisoroszi számára a turizmus egyszerre kézenfekvő forrásbővítési lehetőség és napi szinten jelentkező óriási teher, az eddigi életet és a település képét átalakító külső nyomás. Azonban ebben a helyzetben sem szabad szem elől téveszteni, hogy a turizmus csak egyetlen szempont abban a nagyobb kérdéskörben, hogy mi a jó a falunak, mik a céljaink, mit szeretnénk, hogy milyen legyen Kisorosziban élni 5, 10, 20 év múlva. Megnyugtató és csak támogatható módon a Konceptió több helyen és erősen hangsúlyozott célja a falu élhetőségének és a páratlan természeti értékeinek megőrzése.

Nem is olyan egyszerű a válasz arra a kérdésre, hogy Kisoroszi mitől élhető. A válasz keresése egy professzionális társadalomtudományi kutatást is megérne, de a magam számára a következőket tudtam összeszedni. Biztosan ilyen érték az általános iskola és az óvoda jelenléte, a funkcionáló közösségi terek, mint a Művelődési Ház, a Könyvtár, a Helytörténeti Gyűjtemény, a katolikus és református egyház templomai és a körjük szerveződő közösségek, de más jelleggel és szereppel, de közmondásosan ide sorolhatók a vendéglátóhelyek, a boltok, sőt a rév is. Az iskola és az óvoda jelenléte mellett fontos megtartó erő, hogy Kisorosziiban jó gyerekek lenni, és jó gyerekeket nevelni, mert tiszta, szép, és biztonságos. Biztos, hogy büszkeségre okot adó, a mindennapi lelki jólétet segítő tényező az élő épített örökség, mint az Ófalu nagy arányban fennmaradt vagy helyreállított hagyományos lakóházai, az egyházi épületek és építmények, a településképbbe illően megépített vagy felújított újabb épületek, valamint egyes – régebbi és újabb - köztéri szobrok. Ugyancsak büszkeségre okot adó és lélekápoló a természeti örökség, amely azonban az épített örökségnél is sérülékenyebb, valamint jóval nehezebb megóvni a falun kívülről jövő fenyegetésektől. Ennek az örökségnek alapvető eleme a Duna, melynek ölelésében található a Duna vízjárására utalt vagy attól független változatos élőhely típusok, extenzív és intenzív mezőgazdasági területek. Az a tájképi érték, amit a középhegységek közé bekúszó kis alfölddarab jelent, hazánkban egyedülálló. Emellett kevésbé látványos, de ugyanolyan fontos a védett, sőt fokozottan védett állat- és növényfajok nagyszámú jelenléte is.

Egy működő közösségnek az is feltétele, hogy a természetszerűen meglévő, nem is kicsi életszínvonalbeli különbségek ne feszítsék szét a közösséget. Ahogyan a Koncepció is ismerteti, ennek egyik alapja, hogy Kisoroszi korábbi és jelenlegi vezetései erőfeszítéseinek eredményeként mára a falu teljes területe ellátott az összes szükséges közművel, és szinte az összes utca szilárd burkolatú. Nincsenek leszakadó településrészek, kiterjedt és kezelhetetlen szociális problémák, nincsenek gettószomszédok. A kedvező országos foglalkoztatási trendek előtt is jellemző volt, hogy a Dunakanyar távolról sem a munkanélküliség által legjobban sújtott területek között szerepelt. Az egyének, családok szintjén jelentkező fontos szociális problémák többé-kevésbé kezelhetők az ellátórendszer és a közösség szolidaritása adta lehetőségek keretein belül.

A fentiekén kívül van még egy olyan tényező, amit ki-kí a saját szempontjai szerint tarthat értéknek vagy nehézségnek, viszont a véleményem szerint nem megkerülhető eleme Kisoroszi élhetőségének. A földrajzi és a vízbázisvédelemből adódó elszigeteltségre gondolok, aminek következménye az átmenő forgalom hiánya, az árvízfenyegetettség jelentette sorsközösség, a kiterjedt belterületbe vonásokkal, parcellázásokkal szembeni védettség, az ipari létesítmények és nagy volumenű kereskedelmi tevékenység számára kedvezőtlen elhelyezkedés, a nem makulátlan, de átlag feletti közbiztonság. Más megfogalmazásban, az az érzés, ami Tótfaluban élesen balra fordulva, vagy a réven átkelve meglepi az embert, és ami arról szól, hogy az ember végre nyugalomban van, végre csendben van, végre zöldben van, sőt, végre vidéken van. Akár a Duna bal-, akár jobbpartjára nézünk, óriási forgalmat, egymásba nő, sokszor kertvárosokra emlékeztető részekkel bővülő településeket látunk. Ezek a települések akkor sem tudnák kivonni magukat a – szerintem – kedvezőtlen folyamatok alól, ha akarnák: a saját elképzelésük útjában állhat a többi település infrastruktúra fejlesztésének, ami egyrészt konfliktusok forrása lehet, másrészt valószínűsíti, hogy a többi település érdekét rákényszerítik a külön úton járni kívánó településre. Kisoroszi óriási értéke az a szabadság, hogy más települések fejlesztési elképzelései alig érintik a falut. Kisoroszinak megvan az a Dunakanyarban szinte egyedülálló lehetősége, hogy kizárólag a saját szempontjai szerint alakítsa jövőképét és fejlesztéseit.

A faluban jelenlévő turizmus nem annyira feltétele, mint inkább következménye annak, hogy Kisoroszi egy élhető, jó hely. Ezzel együtt természetesen a turizmusnak is vannak pozitív hatásai egy településre. Jól esik tudni, büszkeségre ad okot, hogy az ember otthona, szűkebb hazája másoknak is tetszik és mások is jól érzik magukat benne. A helyet igazán értékelő, és nem kizárólag látogatók nyüzsgését hoznak a faluba, pusztán a jelenlétükkel is, néha pedig maguknak vagy mindenkinek szánt programjaikkal, ötleteikkel. A turizmus legismertebb pozitív hatása, amely miatt a világ számos pontján

a szükséges/elkerülhetetlen rosszat jelenti ez az iparág, a helyi (és országos) gazdaságok élénkítése, azaz a pénzügyi haszon. A turista általában pénzt költ a meglátogatott helyen, ami szolgáltatásokat generál, ezen keresztül pedig magán és közösségi bevételeket egyaránt eredményez.

Ezt a hatást a világon számos település igyekszik kihasználni, évtizedek óta bővülő ütemben. Ahogy a Konceptió is megemlíti, a bővülés következtében ma már látszanak a turizmus esetleges szövődményei, káros mellékhatásai is. A tömegturizmus sokszor pontosan azt számolja fel, amire alapul, amiért a turisták odalátogatnak. Sok népszerű turistacélpont egyre inkább csak kiüresedett díszlet marad, miután az eredeti lakosság számára élehetlenné vált az otthona, ezért egyre nagyobb arányban elhagyja azt. A természeti látnivalókat sokszor a fizikai valójukban is visszafordíthatatlanul károsítja a túlzott turizmus. Ismerősek lehetnek azok a képpárok, amelyeken a népszerű turistacélpontokkal kapcsolatos elvárásokat szembeesítik a valós helyzettel. Többségükön az látható, hogy a turistáktól nem egyszer szinte alig látszik a hely, a várt légkör, hangulat pedig teljesen elveszett. A tömegturizmus negatív hatásai akkor is jelentkeznek, ha a turisták az egyéni döntéseik szintjén a lehető legfelelősségteljesebben járnak el. A turizmusnak van egy ettől független, mennyiségi alapú hatása, ami nem kiküszöbölhető. A Konceptió vitathatatlan pozitívuma, hogy kiderül belőle, a falu vezetése számára egyértelmű, hogy Kisoroszi pontosan ezek a tömegturizmussal járó jelenségek fenyegetik. A lakosság körében is szinte teljes az egyetértés ebben a kérdésben. Sajnos ma már a Szigetcsúcsról is el lehetne készíteni az elvárásokat a nyári hétvégék valóságával szembeállító képpárokat.

A Kisoroszi élehetőségét megalapozó tényezőket és a falu pénzügyi helyzetét összevetve a turizmus tendenciáival, sokunk számára az jön ki, hogy a Kisorosziba érkező autós turisták számát drasztikusan korlátozni kell, és a más eszközzel érkező turisták számát sem cél növelni. Kisoroszi ismertsége adott, ezt nem szükséges, sőt kerülendő is fokozni. Az ideérkező turistákat a falu számára hasznos és elviselhető mederbe terelt mozgásra és jelenlétre kell ösztönözni. A Konceptió ehhez kíván eszközöket biztosítani, amit támogatok.

Egy bekezdés erejéig elhagyva a turizmus témáját, szeretnék felvetni egy finanszírozási szempontot is, a tervezésnek már ebben a korai szakaszában. Projektmegvalósítási tapasztalataim alapján kulcskérdésnek tartom az egyszeri támogatásokból elért fejlesztési eredmények hosszútávú fenntartásának ügyét. Sajnos országosan, rendszerszinten jellemző, hogy forráshiányos szervezetek egyszeri támogatásból kívánnak megvalósítani egyébként értelmes, pozitív, de jellegükénél fogva pénzügyileg nem önfenntartó fejlesztési célokat, azonban a támogatás futamideje után nincs meg az eredmények fenntartásának pénzügyi fedezete. Ebben a helyzetben két utat választhat egy település vagy egy szervezet. Az egyik, és ez a gyakoribb, hogy a fejlesztések eredményei karbantartás hiányában szép lassan az enyészeté lesznek. Ez egy nagyon lehangoló folyamat. A másik út, hogy kényszerpályára került település/szervezet előrefelé menekülve olyan fejlesztésekkel teremti elő a korábbi fejlesztés fenntartásának fedezetét, ami így vagy úgy, de a település kárára van. Megítélésem szerint kulcskérdés, hogy a Konceptió konkrét elemeihez már most, az informális gondolkodás szakaszában is rendeljék hozzá a fenntartás nagy vonalakban megbecsült pénzügyi terheit és annak lehetséges forrásait. Ennek hiányában az a veszély fenyeget, hogy a fejlesztéseket követően a falu rászorulhat a tömegturizmusból származó bevételekre, ami a Konceptió céljaival, a vezetőség és a lakosság akaratával pontosan ellentétes eredményhez vezet.

Megítélésem szerint az előbbi kényszerpályától eltekintve Kisoroszi nem szorul ár minden áron a tömegturizmusból származó bevételekre, hiszen a működés finanszírozása fegyelmezett gazdálkodás mellett biztosítható, nagy léptékű beruházásokra pedig pont a turizmus kapcsán van a legegésőbb szükség. Ez az országon belül kedvezőnek mondható helyzet megteremti azt a szabadságot, hogy a fejlesztés során a szolgáltatások jellegét, volumenét, árszínvonalát be lehessen úgy állítani, hogy egyensúlyban legyen a következő négy dolog: 1) az idejövő turista elégedettsége, Kisoroszi jó híre 2) a

turizmust kiszolgáló infrastruktúra fenntartási/üzemeltetési költségei 3) a turizmust célzó szolgáltatások árszínvonala 4) Kisoroszi élıhetősége.

Természetes ellentmondás feszül a szolgáltatások magas színvonala, azaz Kisoroszi jó híre, valamint a turistaszám csökkentésének célja, azaz Kisoroszi élıhetősége között, hiszen az előbbi hatására nőhet a turisták száma. A falugyűlésen a falu élıhetősége miatti aggodalom mellett talán pont ez az ellentmondás váltotta ki azokat a reakciókat, amelyek az előadás több pontján, hangsúlyosan, nagy, piros betűkkel kinyilvánított fő célok ellenére is a tömegturizmus visszaszorítását kérték számon a Konceptción. Az ellentmondás feloldásának természetesen nem az a módja, hogy a szolgáltatások alacsony színvonalával rossz híret keltjük a falunknak, és nem is az, hogy feláldozzuk az élıhetőséget.

Véleményem szerint a két szempontot a megfelelő turista célcsoport megcélzásával és a Konceptciónban alaposan tárgyalt korlátozó/szabályozó eszközök átgondolt alkalmazásával lehet összhangba hozni. Megpróbáltam összeszedni, hogy érzésem szerint milyen célcsoportok előtérbe helyezésével hozhatók egyensúlyba a különböző hatások és szempontok. Nagyon leegyszerűsítve az alábbi paraméterekkel írható le egy kisoroszi turista: Milyen közlekedési eszközzel érkezik? Miért jön Kisoroszi, mit vár el a helytől, az Ófalu, a Szigetcsúcs, a Cseres-tó, esetleg a Golf pálya közül melyik helyszín érdekli a legjobban? Milyen szolgáltatásokat igényel? Mennyi időt tölt Kisoroszi, és milyen gyakran tér vissza?

Ezek a jellemzők mentén a legkedvezőbb célcsoport(ok) durva lehatárolással:

- közlekedési eszköz szerint:
 - o **kedvező:** gyalogos/közösségi közlekedő (tehát a révhasználó, vagy a gyorshajó használó, de ez függ ennek az eszköznek a méretétől, befogadóképességétől is – bizonyos határ felett károssá válhat), vízisporteszköz (kajak, kenu, kiel, stb.) használó, kerékpáros, lovas
 - o **nem kedvező:** autós/motoros, terepmotoros/kvados, turistabuszos, motoros kishajós, személyszállító nagyhajós, netán helikopter
- elvárások szerint:
 - o **kedvező:** Kisoroszi épített és természeti értékei, helyi termékei, helyspecifikus szolgáltatásai érdeklik, természetközeli sportolási lehetőségek érdeklik (szabadvízi fürdés, úszás, terepfutás, kerékpározás, vízisporteszköz használat, foci, strandröplabda), spirituális/lelki/mentális feltöltődés, elvonulás lehetőségei érdeklik, a nomád táborozás érdekli
 - o **nem kedvező:** teljes ellátású strandot, városias kiépítettségű infrastruktúrát igényel a Szigetcsúcsra is
- szolgáltatás igény szerint:
 - o **kedvező:** alapvető, de minőségi szolgáltatásokat igényel, a Kisoroszi lakossága által is igénybe vett szolgáltatásokat igényli, érdeklik a helyi termékek, olyan szolgáltatásokat igényel, amelyek segítik a felelős viselkedését (pl. a Szigetcsúcsra a vizesblokkok, a közelben hulladékgyűjtők), olyan szolgáltatásokat igényel, amelyek profiljukban és árszínvonalukban Kisoroszi lakói számára is hasznosak és elérhetők, tájba illő, természetes anyagokat felhasználó épített elemeket igényel
 - o **nem kedvező:** maximális kényelmet igényel a természeti környezetben is, a kisorosziak zöme számára nem megfizethető árú szolgáltatásokat igényel, zömmel a településre/térségre nem jellemző, bárhol beszerezhető termékeket igényel
- a Kisoroszi tartózkodás hossza és gyakorisága szerint:
 - o **kedvező:** több napot, vagy heteket, hónapokat itt tölt, és az éven belül, valamint az évek során is rendszeresen visszatér, a strandszezonon kívül is látogatja a falut, és igénybe veszi szolgáltatásait, ezek alapján pedig tisztában van Kisoroszi értékeivel, és felelősséget is érez ezek megőrzéséért. (Szerintem sokan vagyunk, akik a rendszeres látogatások után kezdtek el annyira kötődni ehhez a helyhez, hogy végül olyan horderejű döntést hoztak meg, hogy ingatlant vásárolnak, majd ideköltöznek.)

- **nem kedvező:** a hétfélig reggel/délelőtt érkező, majd délután/este távozó turisták nem preferáltak abban az esetben, ha az előző szempontok szerint sem kedvező csoportba tartoznak, tehát gépjárművel érkeznek, és magas kiépítettségű, városias infrastruktúrát igényelnek

A koncepció konkrét elemeit abból az egyszerűnek tűnő alapállásból véleményezem, hogy az eddig elmondottak alapján - a személyes véleményem szerint - mi a jó a falunak. Természetesen ez egy nagyon szubjektív vélemény, és sokan sokfélet gondolhatnak Kisorosziról és a falu jövőjéről. Amiben viszont fontos az egyetértés, az a széleskörű kommunikáció szükségessége, a vélemények személyeskedés nélküli ütköztetése, Kisoroszi lakói valós igényeinek feltérképezése.

Néhány konkrétum alapelve, amely meghatározta a véleményalkotásomat:

- A talaj leburkolások minimalizálása. Szakmai részletekben elveszés nélkül: a talajfelszín egyenként kis léptékű, de települési, regionális és globális szinten összeadó leburkolása jelentős vízgazdálkodási, hőszabályozási, bizonyos esetekben konkrét, helyi természetkárosítási gondokat okozhat, nem csak az építés, hanem az üzemeltetés során is.
- Az előbbi turistacélcsoport elemzés.
- A Szigetcsúcs és a Duna-partok nem az épített (beleértve a táj-, kert-, parképítészeti is), hanem a természeti környezet részei. Az ökoturisztika korszerű elvei szerint a természetben egyre kevésbé jellemző a komplex, tájatalakító infrastruktúra kialakítása, más megfogalmazásban hangsúlyosabbá vált a természettel, természeti jelenségekkel szembeni alázat, tehát az a szemlélet, ami szerint a természeti környezettől nem az emberi kényelem maximális kiszolgálását várja.
- A tehermentesítő fejlesztéseknek meg kell előznie a szolgáltatási színvonalat emelő, de ezzel a turisták számát is potenciálisan megnövelő fejlesztéseket.

Kulturális örökség gondozása

Az itt felsorolt célokkal teljesen egyetértek, és felvetek még két további lehetőséget:

A falvak létét hajdan megalapozó, életét hosszú évszázadokon keresztül meghatározó mezőgazdasági múltnak is legyen valamilyen fellelhető nyoma a faluban, a kulturális örökség részeként. Csak teljesen hasraütésszerűen: esetleg a Helytörténeti Gyűjteményhez kapcsolódva összerakható egy kültéri bemutató hely a portákon még meglévő, felajánlott/bérbe vett nagyobb méretű régi mezőgazdasági eszközökkel, esetleg skanzenszerűen egy-két kisebb, mezőgazdasághoz kapcsolódó építmény (használaton kívüli, régi, romló állapotú, de még mozdítható kukoricagóré vagy ól). Természetesen az a legjobb, ha ezek használatban vannak a portákon, tehát a mezőgazdasági örökség élő hagyományként van jelen, de szerintem sok kihasználatlan, elenyésző tárgy is lehet a faluban. Mindez akár a Hősök tere kevésbé kihasznált részein is elhelyezhető lenne. Lehetne még – mondjuk, szintén csak példaként – megemlékezni az egykori falucsordáról, ami a falvak életének nem csak fontos, hanem a városokban is közismert, látványos, de mára gyakorlatilag kihalt eleme volt nagyon sokáig.

A másik olyan örökség, amiről esetleg meg lehetne emlékezni legalább néhány egyszerűbb táblához hasonló formában, az a római birodalmi limes már alig látható, de ismert helyszínű emlékei, beillesztve az egész Dunakanyaron végig húzódó vonalon található többi helyszín sorába.

Sport- és területfejlesztés

Az itt felsorolt célokkal részben egyetértek, részben nem tudok véleményt nyilvánítani róluk.

Felmerült kérdéseim:

Biztosan van igény a tenispálya bővítésére?

A kialakítandó futópálya egy salakos/rekortán pályát jelent a focipálya körül?

Közlekedés fejlesztés

Bár nem a jelen Konceptió tárgyát képezi, megosztom nem támogatom az Eurovelo6 kerékpárút Kisoroszin keresztül vezetését és az ehhez szükséges infrastruktúra, azaz a kerékpáros/gyalogos híd megépítését, valamint az országúttól külön nyomvonalon vezetett kerékpárút építését. Ennek oka, ahogyan korábban írtam, hogy az időnként kétségtelen terhet is jelentő elszigeteltséget nagyon fontos tényezőnek tartom abban, hogy Kisorosziban jó élni.

Bár egyetértek Polgármester úrral abban, hogy nagyon komoly tervezést, előkészítést és összetett módszertant igényel, mégis támogatom a Konceptió bemutatásakor is felmerült faluzárást. Kisoroszi adottságai ezt lehetővé teszik, és biztos megoldást jelent. A világban számos példa van rá, ezekből a szakértő településfejlesztő mérnökök, közlekedés mérnökök bőven meríthetnek megoldásokat. Itt a feltételezésem szerint sok változat elképzelhető az autók teljes kizárásától, a falun belüli parkolózához irányításig.

Kisorosziba vezető 1113. j. országos közút felújítása

Az országút egyes, egyelőre rövid szakaszai valóban rossz állapotúak. Ezen szakaszok felújítását, valamint a szakértői vélemények szerint szükséges további, kármegelőző felújításokat természetesen támogatom.

Az országút bármilyen célú szélesítését vagy külön pályán vezetett kerékpárúttal történő kiegészítését nem támogatom. Ennek oka, hogy a külön pályával újabb burkolt felszínek jönnének létre (1.5 m útszélességgel és 10 km úthosszal számolva úgy 1.5 hektár), valamint az egyebek mellett Tahitótfalu külterületén kifejezetten értékes, védett élőhelyek egy részének megsemmisítésével járna a kivitelezés. Mindezt úgy, hogy autósként és kerékpárosként is rendszeresen és régóta használva az utat az a véleményem, hogy az országút forgalma nem indokolja a külön pályán vezetett kerékpárutat.

Elkerülő út megépítése

A Konceptióval összhangban úgy gondolom, hogy ez egy valós lehetőség. A Szerű utcán keresztül vezetve tudnám támogatni, de nem „erőltetem”. Az erdőn keresztül vezetve viszont csak a végső esetben bevethető eszköznek tartom: első körben a teljes vagy részleges faluzárást támogatom. Abban az esetben, ha ennek hosszútávon is elháríthatatlan akadálya van, és a zónás fizető parkoló rendszerrel sem sikerül orvosolni a helyzetet, a Széchenyi út tehermentesítése érdekében, harmadik lehetőségként támogatom az elkerülő út megépítését, és Polgármester úrral egyetértésben a 'C' nyomvonalon történő vezetését. Ennek a verzióknak a Széchenyi út teljes elkerülésén kívül további előnye lehet, hogy a fejlesztések után a Cseres-tó is könnyen beköthető az útvonalba.

Az elkerülő út hátránya, hogy a nyomvonal 500 méteres új szakasza erdőn vezet keresztül. Bár a kérdéses erdő nem képvisel kiemelkedő természeti értéket, beépítetlen és állandó borítású zöld területként valamennyi biológiai sokféleséget mégis hordoz, és a burkolt felületnél változatosabbá teszi a tájat. Feltételezésem szerint jelentős szélvédő szerepe is lehet, hiszen észak-nyugati irányból határolja a lakott területet. Mivel erdőtervezett erdőről van szó, a részletek mellőzésével jelzem azt is, hogy erdővédelmi járulék fizetése vagy pedig csereerdősítés is szükséges az útépités esetében. Az útépités valószínűleg nem érinti az erdő teljes területét, de a fenti szempontok részterületen beavatkozások esetén is érvényesek. Bármely nyomvonal esetében számolni kell továbbá a nyomvonal mentén lakók – részben jogos - ellenállásával.

Talán ehhez a témához kapcsolódik a Széchenyi út legvégső, Szilvás-dűlő menti szakaszára bejelölt kétirányú kitérők kérdése is. Az érintett szakasz lakójaként a csúcsidőszakokban naponta sokszor megtapasztalom, hogy a kitérés egyhelyben pöfögéssel jár. Ez kellemetlen, de jelenleg eloszlik az érintett szakasz portái között. A kitérők megépítésével a kitérők vonalába eső porták aránytalanul rosszabbul járnak. Sajnos arról sem vagyok meggyőződve, hogy a hazai közlekedési kultúra mellett a

megépített kitérők teljesen megakadályozzák a keskeny szakaszokon történő kerülgetést, különösen a csúcsidőszakok szinte folyamatos forgalma mellett. Amennyiben más megoldásokkal sikerült jelentősen csökkenteni a forgalmat, működő eszköz lehet a kitérők építése – ha egyáltalán még szükség lesz rá a csökkent forgalom mellett. Ha nélkülözhetők a kitérők, azzal pénz- és zöldterület takarítható meg.

Az elkerülő úttal kapcsolatban felmerült kérdéseim:

Ez a megoldás azt jelenti, hogy a turisták egyáltalán nem hajthatnak be a Széchenyi útra?

Amennyiben behajthatnak, ez a megoldás magában hordozza a Széchenyi út utolsó szakaszának, valamint az elkerülő útnak valamilyen forgalom lassító eszközzel kombinált egyirányúsítását?

Ha egyik sem, akkor milyen eszközzel lehet rávenni az autósokat a hosszabb tehermentesítő útvonal használatára?

Nagy-Dunai rév újraindítása

Támogatom, mivel az így érkező látogató garantáltan autó nélkül lép a faluba. Nagyon támogatom azért is, mert – elvileg – a mi Budapestre, valamint a balparti településekre, pl. Vácra utazásunkat is megkönnyíti. Természetesen még én is emlékszem a rév utolsó éveire, amikor a gyakorlatban az előbbi elvi lehetőségnek az ellenére is alig volt már utas rajta. Érdekes megvizsgálni, hogy ennek mi lehetett az oka, és ezeket lehet-e orvosolni. A falutól való távolság? Vagy a ritkuló utasok miatt ritkuló menetrend miatt ritkuló utasok miatt ritkuló menetrend...? Valami más? Ezt akkor is érdemes elemezni, ha a várható állami támogatással kevés utas mellett is üzemeltethető a Nagy-Dunai rév. Támogatom a kikötőhöz vezető járda közvilágításnak helyreállítását, a járda szükséges felújítását, fedett várakozó hely kialakítását, a kikötő áramellátásának helyreállítását, a szükséges mederkotrát. Nem támogatom a járda jelentős szélesítését és a járda töltésének bármekkora szélesítését.

Kérdésem a Nagy-Dunai révhez:

Mi a Nagy-Dunai rév falugyűlésen elhangzott második kerékpáros megközelítése? A Nagy-Duna magasparti földút?

Elektromos busz beszerzése, üzemeltetése, kerékpárkölcsonzó pontok

Támogatom, mind a faluzárás, mind a zónás parkolás esetében hatékony eszköz a turisták csendes, helyi levegőszennyezéstől mentes szállítására a Szigetcsúcs irányába. Az egyik koncepcionális részletkérdés, hogy csak a falu elejére tervezett parkolóból és a Kis-Dunai révtől szállítsa-e a busz az embereket, vagy a többi parkolóból is. Az előbbi eset talán egy újabb ösztönző lenne afelé, hogy a turisták a falun kívül hagyják az autókat, vagy a jobbspárt felől révvel érkezzenek a faluba. A belső, drágább parkolóknál csak automatizált kerékpárbérlési lehetőséget kellene biztosítani. Javaslom a kerékpárkölcsonzási lehetőséget a Nagy-Dunai révnél is kialakítani.

Parkolóhelyek kialakítása és parkolózónák bevezetése

Ha a faluzárásnak hosszútávon is elháríthatatlan akadálya van, a következő legjobb megoldásnak, vagy a faluzárást kiegészítő jó megoldásnak a zónás parkolórendszert tartom, ezért támogatom. Egyetértésben a Koncepcióval, fontosnak tartom az egyes zónákat úgy beárnyalni, hogy azoknak valós visszatartó ereje legyen. Ennek hiányában a várttal ellentétes eredményre, azaz a forgalom növekedésére is vezethet a rendszer.

Kiegészítő javaslataim a Koncepcióban vázolt rendszerhez:

Jelenleg részletkérdés, de a hulladéklerakóhoz tervezett parkoló (ha lesz ilyen, mert a falugyűlésen csak az egyik térképen szerepelt) inkább a Papgödör utcai parkolóval legyen egy zónában, mint a falu elején találhatóval. A hulladékudvarig jelentős távolságot kell megtenni autóval a falun belül, így megítélésem szerint ebben fontos korlátozni az autós turistákat. Természetesen az is megoldás, ha három helyett négy zóna kerül kijelölésre.

További javaslatom, hogy a Szigetcsúcs előtti, legrágább parkoló területe semmiképpen ne bővüljön zöldterületek rovására, hanem maradjon a jelenleg is parkolónak használt, növényzetmentes területen, annak állapotát feljavítva (cölöpös lehatárolás, vízszintesebb terep, gödrök feltöltése, esetleg dunai sóderrel felszórás). Ugyanígy a Papgödör utcai parkolót sem javaslom bővíteni a jelenleg burkolatlan területek rovására.

A harmadik javaslatom, hogy ott, ahol teljesen új és nagy kiterjedésű parkoló létesül, azaz a falu elején, a lehető legzöldebb megoldásokkal készüljön el a parkoló. Ötletszerűen felsorolva itt legelőször pl. sejtidom köves, azaz nem teljesen vízzáró burkolatra (ha ez nem sérti a csöpögő olajjal szembeni vízbázis védelmet) és fásításra gondolok, de más lehetőség is elképzelhető. A nyilvánvaló környezeti haszon mellett ennek Kisoroszi környezeti tudatosságát jelző üzenetértéke is lenne az ide látogató turisták számára.

A zónás parkolórendszer csak akkor tudja hatékonyan megóvni a falut, ha a parkolókon kívüli bel- és külterületeken a tiltott parkolás következetes ellenőrzésével és szankcionálásával párosul. Ez jelentős humánerőforrást igényel, ráadásul erősen szezonálisan, ami megnehezíti az ellenőrzés megszervezését.

Nem támogatom további parkolóhelyek zöld területek rovására történő megépítését a Széchenyi úton. A Széchenyi út túlterheltségéből fakadó parkolási gondokat a Koncepcióban jelzett egyéb módszerekkel (prioritás sorrendben: faluzárás és/vagy zónás parkolórendszer, elkerülő út) javaslom megoldani. A falugyűlésen elhangzottaknak megfelelően, az összes, minket és a turistákat érintő szempontot figyelembe vevő átgondolást követően a fizetőparkolás is lehet megoldás.

Duna-parti sétány

Sajnos a Duna-parti sétány tervét nem tudom őszintén támogatni, csak nagyon erős megszorításokkal elfogadni. Nappal a Kápolna-dombi lakóhelyemtől a révig és vissza szinte mindig a lenti úton megyek, tehát azt is tudom, hogy mi az értéke ennek az útvonalnak, és azt is, hogy mik a nehézségei pl. esős időben. A hozzáállásom alapvetően itt is az, hogy a Kis-Duna partja nem az épített, hanem a természeti környezet része, és a látogatást/kikapcsolódást szolgáló infrastruktúra ezzel összhangban visszafogott legyen. A sétány mellett szóló érvekkel szemben álló, elsősorban természetvédelmi érveket jóval erősebbnek érzem.

Híddal vagy anélkül, a kerékpáros turisták a tehermentesített Széchenyi úton biztonságosan és kényelmesen, a gyalogosoktól elválasztva tudják megközelíteni mind a belterületi vendéglátóhelyeket, boltokat, mind a Szigetcsúcsot. A biztonságot itt magukra és a gyalogosan közlekedőkre egyaránt értem. Abban az esetben, ha a kerékpáros forgalmat a sétányra tereljük, garantáltak a kerékpáros-gyalogos konfliktusok. A budapesti és dunakanyari kerékpáros közlekedésben szerzett és természetesen az ugyanitt gyalogosként is rám ragadt tapasztalataim mondatják ezt velem. A gyalogosokat és a kerékpárosokat ugyanúgy el kell választani egymástól, mint a gyalogosokat és az autósokat. Ezt a sétány nyomvonalán csak olyan széles burkolattal lehetne megoldani, ami nagyon drasztikusan átalakítaná a Kis-Duna-menti part jellegét, és feltételezésem szerint ez a Koncepciónak sem célja. Véleményem szerint a sétány nem kikerülhetetlen, sőt inkább elkerülendő eleme a falu kerékpáros infrastruktúrájának.

Ugyanakkor a sétánynak vannak természetvédelmi hátulütői is.

- Híd tervezett helye és a rév között nagyon keskeny az erdőszáv maradéka, ott óhatatlanul is fakivágással, a ligeterdő (ami valójában már csak facsoport vagy fasor) maradékának további csökkenésével jár. A rév és a Szilvás-dűlő közötti szakasz néhány pontján is szükség lehet fakivágásra, ami ha nem élet-/vagyonvédelmi vagy természetvédelmi indokú, akkor nem támogatható. A Szilvás-dűlőtől a Szigetcsúcs felé jó állapotú földút vezet.
- Egy burkolt sétány óhatatlanul intenzifikálja (darabszámban és sebességben):
 - o a gyalogos forgalmat

- a kerékpáros forgalmat (célzott ideterelés nélkül is)
- a robogó forgalmat (Az olyan burkolt utakon, ahol elfér a kerékpár, ott a robogó, sőt motor is elfér, és ha van rá ok, pl. jelen esetben a szép táj vagy a kert hátsó kapuja, akkor a robogóval közlekedők élni is szoktak ezzel a lehetőséggel. Időről időre a Szigetcsúcon is lehet olyan motorosokkal találkozni, akik nem is a sóderen, hanem a sorompó mellett mennek be a területre, motorral együtt.)
- legrosszabb esetben az autóforgalmat (ha nem autó szélességű a burkolat, akkor is)
- A forgalom intenzívebbé válása mindenképpen megnövekedett szemeteléssel, súlyosabb esetben (gépjárművek használatakor) zaj, por, cseppfolyós olaj, kipufogó gáz kibocsátással jár.

Mindezek alapján akkor tudom támogatni a sétány elkészítését, ha:

- csak a sár vagy homok vagy más szempontból kritikus szakaszokon, és csak természetes anyagból készült, vízáteresztő, tájba illő megjelenésű burkolattal rendelkezik (az ilyen azonban jóval kevésbé bírja az elárasztást és az általános elhanyagolást)
- nagy sebességű kerékpáros és gépjárműves használatra alkalmatlan

A sétány kérdéséről függetlenül, de a Kis-Duna partjához kapcsolódóan még annyit szeretnék részletezés nélkül felvetni, hogy megítélésem szerint az állami tulajdonú part- és erdősáv lakosság és részben turisták általi használata némi szabályozásra szorulna.

Hajózás

Kérdésem ezzel kapcsolatban:

Hogyan kell elképzelni a gyorshajó közlekedést? Mekkora hajókat jelentene ez? A Kisorosziak értelmes munkába járására is alkalmas lenne?

Kereskedelmi fejlesztés

Ezzel a ponttal kapcsolatban nem alakult ki használható véleményem. A szabadtéri, de esővédett közösségi teret hasznosnak tartom, az épületvázlat sem ízléstelen első ránézésre, talán arra érdemes odafigyelni, hogy a magasságával nem nyomja el a környezetét. Működő piac kialakítására nem tudom, hogy mekkora lehetőség van. Nem vagyok tájékozott a témában, de az a feltételezésem, hogy a szezonban minden héten megtartott tahi termelői piac mellett nem fenntartható egy kisoroszi piac, de ha mégis, azt csak támogatni tudom.

Mivel a fejlesztési Koncepció a Hősök tere másik végével kapcsolatban is tartalmaz elképzeléseket, valamint a tér sokrétű funkcióira is tekintettel jó ötletnek tartanám, ha a Hősök tere fejlesztéséről külön is elindulna egy az egész teret egyben áttekintő közös gondolkodás.

Turisztikai fejlesztés – Szigetcsúcs (azaz a sorompón belüli terület)

A Szigetcsúcs turisztikai szempontból kifejezetten kényes terület. Itt a turisztikai szempontok nagyon hamar összeütközésbe kerülnek a természetvédelmi szempontokkal. Valójában ez már akkor megtörtént, amikor generációkkal korábban rendszeresen kezdték látogatni a területet. Az erre az időszakra jellemző nomád táborozási kultúra, csak úgy, mint a hajdani szarvasmarha legeltetés, elfogadható kompromisszum volt a gazdálkodási, rekreációs, és természetvédelmi szempontok között. Ezt továbbgondolva és körülnézve az is kiderül, hogy tulajdonképpen az egyedülálló tájkép mellett ez a természetszerűség adja a Szigetcsúcs igazi különlegességét és vonzerejét. Tudomásom szerint nem csak ilyen szép környezetben, hanem egyáltalán nincs másik nomád, hosszútávú táborozást is megengedő árképzésű kemping Magyarországon.

Megítélésem szerint a Szigetcsúcs, mint turistacélpont fő célközönsége a régivágású, természetszerető, puritán, a természetben a természet rovására létesülő infrastruktúrát nem igénylő gyalogos, kerékpáros, vízi vagy lovas turista kell hogy legyen. Világszerte ismert jelenség, hogy helyiek

csak kis számban járnak strandolni az otthonuk közelében fekvő víz-(pl. Balaton-, tenger-)partra. Ennek ellenére az utóbbi időben rendre hallani olyat kisoroszi lakók szájából, hogy a túl sok ember miatt nem mennek ki a Szigetcsúcsra, legfeljebb csak tavasszal és ősszel, sétálni. Ezért akár az is fejlesztési cél lehet, hogy a Kisoroszi lakói újra a magukénak is érezzék a Szigetcsúcsot.

A turizmus alapvetően a következőkkel terheli a Szigetcsúcs élővilágát, jelen esetben beleértve magukat az embereket is.

- az állandó, sok esetben lekerített táborhelyeken a növényzet kitaposása
- szabályozatlan, az erdőgazdálkodó által is elnézett favágás (Ez ugyanaz a tevékenység, amit az ország összes többi részén falopásnak hívnak. Itt nem részletezem, de van ötlet szintű javaslatom ennek a kérdésnek a természetvédelmi szempontból is kedvező, és akár jogszerű, az erdőgazdálkodót bevonó megoldására.)
- hulladék hátrahagyása, a túltelített szemetesek
- a kevésbé járt részek közvédeként használata
- a lekerített táborhelyek elidegenítő, kisajátítás érzését keltő látványa
- motoros hajók évről évre növekvő számú horgonyzása a part mentén, főleg a nagy-dunai oldalon
- időnkénti hangos zene
- alacsony vízállás mellett gépjárművekkel közlekedés a sóderen

Mindezek alapján és a Konceptió hangsúlyosan deklarált, általam is támogatott célja, azaz a természeti érték megóvása érdekében a felsorolt fejlesztési célokat az alábbiak szerint támogatom vagy nem támogatom.

Támogatom a két meglévő WC Konceptióban vázolt környezetbarát korszerűsítését, esetleg bővítését, valamint javaslom a kevésbé használt WC áttelepítését egy kevésbé eldugott helyre. További WC blokkok létesítését a sorompón belül nem támogatom, azon kívül viszont támogatom. Ha kapacitásbővítésre van szükség a sorompón belül, azt a meglévők bővítésével javaslom megtenni.

Támogatom a maximálisan természetes, helyi, kezeletlen anyagokból készült, nagyon egyszerű, akár szezononként újra épített öltöző fürkék létesítését. Erre vannak nagyon tájba illő, sőt, élő anyagokat (pl. fűzfadugványokat) felhasználó lehetőségek is. Nem támogatom betonalapozott, építményszerű öltözők kialakítását.

A Szigetcsúcs területén a természetes jelleggel ütközőnek tartom, ezért nem támogatom közvilágítás kiépítését, büfék létesítését, zuhanyzók létesítését.

Játszótér kialakítását csak valamilyen – valószínűleg a biztonsági előírásokkal egyáltalán nem összhangban álló – természetes módon, pl. mászható fák felhasználásával, a természetes anyagok (pl. kavics, sóder, fa, kagylóhéjak, korlátozottan lágyszárú növények) felhasználását megtanító táblákkal és/vagy programokkal tudom elképzelni. Klasszikus települési megjelenésű játszótér kialakítását a sorompón belül nem támogatom.

A sorompón belül nem támogatom kisállatkert létesítését. Viszont ha erre biztosítható forrás, akkor a kulturális örökség megőrzésénél felvetett gazdálkodási vonalhoz illesztve jó ötletnek tartanám, ha beljebb, akár a faluban, valamilyen kisléptékű háziállat bemutató/simogató kialakítását.

Nem támogatom további padok telepítését sem a sorompón belül, legfeljebb a meglévők állagmegőrzését. A nagyszámú látogató érzékelhető ellátásához olyan nagyszámú pad és asztal kellene, amely jelentősen megváltoztatja a Szigetcsúcs természetes képét.

Világtrend, hogy a természetjáró vigye ki magával a hulladékát a természetből. Persze a Szigetcsúcson nem klasszikus természetjárás zajlik, de véleményem szerint elvárható, hogy a látogatók a sorompóig kivigyék a szemetüket, ezért szemetesek létesítését nem támogatom. A nagyszámú látogató annyi szemetet termel, amennyit az ízléses fa szemetesek csak nagy számban tudnának befogadni. A lépten-nyomon elhelyezett szemetesek viszont megint csak nem tennének jót a Szigetcsúcs képének. A

csúcsidőszakban a meglévő kisszámú szemetes rendszeresen túltelített. Nagyszámú szemetes rendszeres ürítése az üzemeltető részéről gépjárműhasználatot is igényelne, ami rontja a terület természetes jellegét, a nomád táborozás légkörét. A sorompón kívül, a jelenleginél talán szebben, pl. takarásban, de elhelyezhető nagy méretű kukák, konténerek.

A Szigetcsúcs fejlesztését javaslom kiegészíteni a természeti környezethez illő környezeti nevelési/ökoturisztikai elemekkel. A teljesség igénye nélkül ilyenek lehetnek a napközbeni és/vagy ott alvós turistákat, valamint a kisoroszi gyerekeket (és érdeklődő felnőtteket) célzó látványos programok: madárgyűrűzés, éjjeli rovarlámpázás, denevérhálózás, denevér hangdetektorozás, hódmegfigyelés, esetleg odú kihelyezés, de még több más lehetőség is van. Ezeket egészíthetik ki a sorompónál elhelyezett információs táblák a terület történetéről, természeti értékeiről, élővilágáról, gyakoribb fajairól, például a fajokról, valamint arról, hogy a látogató mit tud tenni a terület értékeinek megőrzéséért.

Kérdésem a Szigetcsúcs fejlesztésével kapcsolatban:

Mit jelent és mivel jár szabadvízi strandda minősítés, mi az előnye és mi a hátránya? Van-e infrastrukturális követelménye a minősítésnek?

Turisztikai fejlesztés – Szigetcsúcs szabadidőközpont (a sorompó és a büfé között)

Itt elfogadható komolyabb infrastruktúra, ahogyan már van is.

Megítélésem szerint a büfé épületének jelenlegi megjelenése, mérete, a körülötte található strandröplabda pálya, pingpongasztal, hinták, sátorozási lehetőség stb. összességében a helyhez illő méretűek, megjelenésűek és légkörűek. Az utóbbi években jelentkező embertömeget azonban nem mindig tudja ellátni. Mivel a Koncepció egyik célja a tömegturizmus visszaszorítása, ezért ez a kapacitásprobléma remélhetőleg enyhülni fog, ezért jelentős infrastruktúrabővítés véleményem szerint nem szükséges. Egyes elemek, például vizes blokkok bővítése hasznos lehet.

Támogatom a parkoló a mostani területén a legdrágább parkolóövezet kialakítását a jelenleginél jobban lehatárolva, kijelölve, rendbe hozva (de nem leburkolva), meghatározott számú férőhellyel, és ennek megfelelő számú kiadható behajtási engedéllyel. Javaslom a szomszédos területek növényzetén, a sportpályán és a termőföldeken történő parkolás tiltását.

A büfé vonalában létesítendő kikötőt nem támogatom, de elfogadhatónak tartom az alábbi erős megszorításokkal:

- mobil, bármikor elszállítható, a téli tárolását meg kell oldani
- part/meder módosítását nem igényli
- járdát vagy hasonlót nem szabad építeni a kikötő és a büfé közé, az erdőn keresztül, maximum valami elbontható természetes anyagú eszközt, ha ez életszerű. A gyalogút a part és a büfé között kétségtelenül nagyon saras és csúszós tud lenni, a kikötő azonban ez nem lehet ok szilárd burkolat építésére. Nem biztos, hogy Kisoroszi ideális turistacélcsoportját a visegrádi szállóvendégek magas igényű, kényes lábbeliben kiránduló, ázott talajtól irtózó része alkotja.
- Csak kisszámú és díjköteles motoros hajó férőhellyel rendelkezzen. A partmenti horgonyzás felszámolásához akkora kapacitású kikötő kellene, amit már nem tudnék elfogadni. Véleményem szerint a kikötő bővítése csak a Kis-Duna ág motoros hajó forgalmát növelné, a horgonyzás megoldása nélkül.

Kérdésem a kikötővel és a kapcsolódó gyorshajó járáttal kapcsolatban:

Mekkora kapacitású hajókat kell elképzelni? Nagy kapacitású hajóhoz alkalmas kikötőt és az ezzel járó, rohamokban érkező nagyszámú turista ideszállítását nem támogatom.

Sportcentrum fejlesztését alapvetően a maihoz hasonló, szabadtéri, alacsony infrastruktúra igényű formában támogatom. Fedett építmények létesítését ezen a területen nem támogatom.

A büfét jelenlegi, vagy kismértékben fejlesztett kapacitással és hajó/kerékpár kölcsönzési lehetőséggel támogatom. Javasolom továbbá mindenféle strandeszköz kölcsönzését is átgondolni. Minél kevesebb csomaggal kell készülnie a turistának, annál könnyebben rávehető, hogy kiszálljon az autóból. Ötletszerűen a helyhez illő kis méretű fa napozó székek, árnyékoló félsátrak, gyékények jutnak az eszembe példaként.

Élelmiszerbolt létesítését nem támogatom. Szerintem jót tesz, ha a táborozók besétálnak/kerékpároznak a faluba, mert ez talán növeli a kötődésüket és ezzel a felelősségérzetüket, emellett a már működő üzletek forgalmához járulnak hozzá. Szemben a büfével, az itt történő élelmiszervásárlásnak csak kényelmi, és nem hangulati többlete van a belterületi vásárláshoz képest.

Turisztikai fejlesztés – Cseres tó

Támogatom az Önkormányzat törekvését a még kiaknázatlan bányaterület kisajátítására és a bányászati hasznosítás elkerülésére. A további bányászati hasznosítást nem támogatom, aminek három oka van. Az egyik, hogy természetesen zöld terület vész el. (Ennek állapotát nem ismerem, valószínűleg nem különösebben értékes terület, de mégis egy beépítetlen zöld területről van szó.) A másik a bányatavak párolgáson keresztül érvényesülő talajvízszintet csökkentő hatása, amit az ország több, kavicsbányászattal érintett területéről leírtak. Ez a hatás a vízfelület (a párologtatófelület) növelésével még erősebb lenne. A Duna mederbevágódással és aszályos időjárással összefüggésben rendszeresen várható alacsonyabb vízszintjei mellett - megítélésem szerint - ez a hatás még erősebben érintené a szomszédos területek mezőgazdálkodását. A harmadik ellenérvem a bányanyitás ellen a kavicsbányászattal járó várható teherautó forgalom, ami terhelné az országutat és potenciálisan belterületi utakat is, főleg, ha a régi kikötőn keresztüli vízi szállításra rendezkedne be a bánya (ami persze csak egy feltételezésem).

A területnek szánt strand és horgászati hasznosítás mellé javasolom felvenni a természetvédelmi hasznosítás lehetőségét is, amit a tó mérete lehetővé tesz. A tó partfalában korábban nagyszámban költöttek védett, telepesen költő madárfajok (partifecske, gyurgyalag). A tó természetvédelmi fejlesztése alapvetően a változatosabbá tételét jelenti: a partfal egyes szakaszainak felújítása mellett ilyen lehet sekély, könnyen felmelegedő partszakaszok kialakítása, vízínövényzet telepítése egyes helyekre, vízfőlé lógó fásszárú növényzet elősegítése. Ezek megférnek a többi hasznosítással, sőt, pl. ívóhelyek létesítésén keresztül a horgászati hasznosítást még segítheti is.

A strand létesítését a kapcsolódó infrastruktúrával (vizes helyiségek, öltöző, büfé) együtt támogatom. A horgászati és az esetleges természetvédelmi hasznosítással várható konfliktusok miatt nem támogatom a strandon vízi sporteszközök kölcsönzésének lehetőségét.

További ötletem hosszútávú úszópálya kialakítása a tavon. Ez azt fedi, hogy a tó egy bizonyos vonal mentén átúszható, vagy legalábbis egy távoli bolyáig beúszható. Ha ez jogszabályi előírásokat nem sért, a hosszú szabadvízi úzás lehetősége, ahol jóval kevesebb hosszt kell számolni egy adott távolság leúszásához, nagy valószínűséggel kiváltja az úszni szerető, de a medencében úzás oda-vissza monotoniját nehezen viselő úszók érdeklődését. Ez tudomásom szerint a Szigetcsúcs nomád táborhelyéhez hasonlóan Kisoroszi országosan egyedülálló szolgáltatása lenne.

Egy másik ötletem a bűvárokat célzó lehetőségek kialakítása. Ezen a területen nincsenek saját tapasztalataim, de tudomásom szerint a mélyvízű bányatavak a bűvárok kedvelt gyakorlótereppei, ahol mintha vízalatti tájékozódási versenyeket is rendeznének.

Kérdéseim a Cseres-tó fejlesztésével kapcsolatban:

- *A strand a Tó utcai parton lenne?*
- *A horgászat terület a – jelenlegi? – déli oldalon lenne?*
- *A szabadidőközponttal alakítás milyen elemeket tartalmazna még?*
- *A rekultivációs és tájvédelmi terv mit tartalmaz? Megismerhető a lakosság számára?*

Azonnali tehermentesítő intézkedések

A 2018-as helyzetből kiindulva mindent be kell vetni, amit be lehet, akkor is, ha nem hoz teljes megoldást az idei év. Támogatom a sebességkorlátozást, és az egyébként megalapozott ellenérvekkel szemben az ideiglenes fekvőrendőr telepítést is.

Azonnali intézkedésként felvetem a szigetcsúcsi parkolódíj drasztikus megemelésének lehetőségét is, esetleg a Papgödör utcában is a parkolódíj bevezetését. Ez egy drasztikus lépés kockázatokkal, és csak időben, azaz már a télen elkezdett kommunikációs kampánnyal lehet elkerülni/mérsékelni a felháborodást és a teljes káoszt a többi utcában. Az sem ártana, ha végül sikerülne közterületfelügyelőt alkalmazni, bár a külterületi szabálytalan parkolással szemben tudomásom szerint a mezőőr is intézkedhet.

Egy másik gyorsan bevethető ötlet, szintén kommunikációval összekötve, kedvezmények biztosítása bizonyos szolgáltatásokra a tömegközlekedéssel vagy kerékpárral érkezőknek. Ennek lehetne pl. fedezete a megemelt parkolódíj.

Ezen kívül ebben a körben még nagyon fontosnak tartom a helyzetet ismertető általános, teljes szezonra kiterjedő kommunikációt, ami Kiorosziba készülő és már odaért turistáknak szól, tartalmazza a korlátozó intézkedéseket, kedvezmény lehetőségeket, és ismertet párat az itt lakók szempontjaiból.

A Konceptióban nem érintett kérdések

Biztosan több ilyen is van, amire itt kitérek, az két dolog. Az egyik a település elérhetőségét biztosító 880-as és más buszjáratok. Nekem alig több idő kerékpárral bemennem Budapestre, mint tömegközlekedéssel, és ez inkább a tömegközlekedésről mond el sokat, és sajnos nem annyira az edzettségemről. Ezek a járatok nem csak a 11-es út túlszűfolttsága miatt nagyon lassúak, hanem a rengeteg megálló miatt is. Javasolom a lobbizást a megoldás felé, ami kétféle is lehet. Az egyik a gyorsított járatok indítása, amelyek településenként – mondjuk - egy helyen állnak meg. A másik lehetséges megoldás a zónázó járatok bevezetése, amik pl. Dunabogdányig nem állnak meg sehol (Újpesttől vagy Szentendre autóbusszállomástól), a kőbányától pedig mindenhol. Ez a kérdés a véleményem szerint a Nagy-Dunai rév újraindítása mellett is érvényes marad.

A másik, amit nem érint a Konceptió, az a golfpálya, pedig turisztikai jellegű szolgáltatásról van szó. Alapszinten ismerem a golfpálya körüli konfliktusokat, mégis meglepett, hogy említés szinten sem merült fel turisztika szempontból. Kérdés, hogy a golfpálya használói pl. kilátogatnak-e a Szigetcsúcsra, néha vacsoráznak-e a faluban. Esetleg parkolókapacitással is hozzá tudna járulni talán a tehermentesítéshez, főleg a fejlesztések megvalósulása előtt.

Összefoglalás, kitekintés ésatöbbi

A Konceptió nagyon pozitív kezdeményezés, amely számos előremutató elemet tartalmaz, néhány eleme pedig véleményem szerint felülvizsgálandó a hangsúlyozott alapcéloknak megfelelően. Fontosnak tartom tisztán látni, hogy a kilátásba helyezett források pontosan mire is lesznek felhasználhatók, hiszen a tehermentesítő fejlesztéseket finanszírozási okból megelőző turistacsalogató fejlesztések súlyos károkat okozhatnak a településnek. A fejlesztések hangsúlyát fontosnak tartom eltolni a Szigetcsúcsról és annak kiszolgáló területéről a közlekedés fejlesztése és a többi, a tömegturizmust visszafogó és mederbe terelő fejlesztés, valamint a Kisoroszi lakóit ezen felül is szolgáló fejlesztések felé.

A források megteremtéséhez talán az is hozzájárulhat, ha a finanszírozóknál Kisoroszi rámutat arra, hogy a Nagy-Dunai rév újraindításával, az autós turizmus némi visszaszorításával, a kerékpáros közlekedés támogatásával a fejlesztések talán enyhítenek valamennyit a 11-es út zsúfoltságán, tehát térségi léptékű hasznot is hajtanak.

A magam részéről várom a további fejleményeket, és bár sajnos korlátozott időt tudok ráfordítani, a téma fontosságára tekintettel felajánlom a hozzájárulásomat az alábbiakban:

- a Fejlesztési Koncepció, vagy a további anyagok természetvédelmi szempontú részletesebb véleményezése, természetvédelmi fókuszú új fejlesztési elemek kidolgozása, az egyes témákat érintő zöld megoldási lehetőségek összegyűjtése
- általános ötletelés más fejlesztési témákban
- közvéleménykutató/szociológus szakemberek bevonása a lakosság igényeinek számszerű felmérésére
- pályázatfigyelés, pályázatírás

Tisztelettel,

Verő György

2019. január 15.