

NORMAFA-KÖZÖSEN KÖZÖSSÉGI TERVEZÉS
ELŐZETES JAVASLATOK



2015 március



Közösen a Normafáért – Közösségi tervezés

Előszó

2013. július 23-i megalakulása óta a Normafa Természetesen Civil Koalíció alapító és később hozzá csatlakozó valamennyi szervezete (Budakörnyéki Natúrparkért Egyesület, CEEWeb, Greenpeace, Levegő Munkacsoport, Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület, Magyar Természetvédők Szövetsége, Védegylet, WWF Magyarország) és a mögöttük álló civil bázis mindig arra törekedtek, hogy a Normafa rehabilitációja keretében megvalósuló elképzelések ne Budapest legnagyobb zöld területének átgondolatlan és fenntarthatatlan fejlesztések mintája legyen.

Megalakulásunk óta végzett munkánk során mindig is kiemelt feladatot fordítottunk a hivatalos konzultációk mellett a civil és lakossági egyeztetésekre, véleményekre, javaslatokra és elképzelésekre meghallgatására, értékelésére.

Számtalan rendezvény és kiadvány szervezésén és elkészítésén túl 2014-ben a Norvég Civil Támogatási Alap finanszírozásában új lendületet vett a munkánk. Az addigi tapasztalatok alapján új célokat tűztünk ki. Részletes szakmai tanulmányokkal kívántuk bemutatni a Normafa rehabilitációjában rejlő valós lehetőségeket, valamint egy közösségi tervezés rendezvénysorozat keretében meg akartuk kérdezni a lakosságot, a területre látogatókat, programokat szervezőket, hogy mondják el véleményüket, hogyan képzelik el közösen a Normafát.

A közösségi tervezés célja, hogy a közösség felelősséget vállalva kompromisszumok árán egy minden fél által elfogadható javaslatcsomagot alkosson, ezzel is irányt adva a döntéshozók számára.

Fél év alatt, 2014 novembere és 2015 áprilisa között a közösség aktív részvételével lezajlottak a Közösen a Normafáért közösségi tervezés rendezvényei. A hat közösségi tervezés rendezvényen a megjelentek munkacsoportokat alkotva elvégezték az általuk vállalt munkát és elkészítették az Ön által is elérhető javaslat csomagot.

Üdvözlettel,
Weiperth András
projekt koordinátor
Budakörnyéki Natúrparkért Egyesület

Budakeszi, 2015. április 8.

Tartalomjegyzék

I. Bevezető a Normafa – Természetesen Koalíciójától

II. Néhány szó a közösségi tervezési folyamatról

III. Munkacsoportok javaslatai

A. Természetvédelem

B. Közlekedés

C. Műemlékvédelem

D. Hitélet

IV. Kérdőív eredmények

Néhány szó a közösségi tervezésről

A közösségi tervezés egy olyan módszer, melynek során az érintetteket már a tervezési folyamat legelején bevonjuk a problémák azonosításába és az igények feltárásába. Magyarországon a közösségi tervezés viszonylag új megközelítésnek számít, bár szerencsére egyre több sikeres budapesti és vidéki projektről lehet hallani (pl. Mátyás tér, Teleki tér, stb.). Egyetemi oktatóként egyre több olyan hallgatóval találkozom, aki érdeklődik a közösségi tervezés iránt, mert az egyetemi évek alatt rengeteg időt töltenek gép előtt, és így kevés idejük marad a közvetlen kommunikációra. Ennek eredményeként szép, műszakilag átgondolt és grafikaiag kifogástalan tervek és koncepciók születnek, melyek azonban nem biztos, hogy megfelelnek a közösségi akaratnak!

Fenntartható és élhető városunk csak akkor lesz, ha mi tervezők ismerjük azokat, akiknek tervezünk, és tudjuk, mire van szükségük! A sikeres tértervezés, parkfelújítás vagy egyéb projekt titka a leendő használók valamilyen módon való bevonása, mert a jó minőségű zöldfelület jelentősen befolyásolja a közösség egészségét, a gyerekek iskolai teljesítményét, a bűncselekmények arányát, a társadalmi kohéziót és számtalan más tényezőt. A városi zöldfelület megbecsülhetetlen kincs. Emiatt is fontos hogy a tervezési folyamat átlátható és demokratikus legyen, hisz a városi zöldfelületi rendszer mindenkié.

Ennek szellemében jött létre a Közösén a Normafáért közösségi tervezés 2014 novemberében. A projekt több elemből állt:

- hat teljesen nyitott esti találkozó, ahol rövid előadások és kötetlen beszélgetések után, a résztvevők téma szerint kidolgozhatták javaslataikat (kb. 60 résztvevő);
- egy Facebook oldal, több mint 5000 rendszeres látogatóval, rendszeres tartalomfrissítéssel;
- egy fotó, land art és cikkírási pályázat helyi általános és középiskolásoknak;
- egy kérdőív körülbelül 800 lakó bevonásával.

A találkozók eredményeit digitális formában is rögzítettük, így a közösség és azok is értesülhettek a tervezési folyamat aktuális helyzetéről, akik nem tudtak személyesen részt venni a találkozóon. Az újonnan csatlakozók tehát tisztában voltak az addig elhangzottakkal, és az eredményeket elfogadva a munka minden további nélkül haladhatott előre.

Az így elkészült javaslat nem egy elit, kis, zárt csoport véleményén alapul, hanem egy több hónapos, átlátható, demokratikus tervezési folyamat eredménye, melyhez több ezrek hozzájárultak. A változatos tervezői csapatban a Normafa jövőjének alakításában aktív helyi lakosok, civil szervezetek, oktatási és igazgatási intézmények szakmai képviselői vettek részt (Pilisi Parkerdő Igazgatósága, WWF, Budapest Corvinus Egyetem, Szindikátus, stb.).

A mellékelt illusztrációk a közösségi tervezés ideje alatt felmerülő kérdéseket és vitákat jelenítik meg, bemutatva ezzel a végleges javaslat elkészüléséig bejárt utat. Reméljük, hogy az így elkészült javaslatunkkal segíthetünk a döntéshozóknak abban, hogy egy minél elfogadhatóbb, befogadóbb, természetesebb és fenntarthatóbb koncepciót alakítsanak ki a Normafára.

Ilyenkor eszünkbe jutnak Margaret Mead, amerikai antropológus jól ismert és nagyon igazságos szavai:

Soha ne kételkedj abban, hogy egy kis csoport gondolkodó, céltudatos, elkötelezett ember képes megváltoztatni az egész világ történelmét. Valójában ez mindig is így történt.

Kristin Faurest Ph.D, meghívott oktató, Budapest Corvinus Egyetem Tájépítészeti Kar
Szilágyi-Nagy Anna, Tájépítész, B.Sc., MLA
A Normafa – közösen! közösségi tervezés szervezők
Budapest, 2015. március

KÖZÖSEN A NORMAFÁÉRT - közösségi tervezés 1/6

2014. november 11. 18.00 óra, Jókai klub

FELMERÜLŐ KÉRDÉSEK

- ★ szerepek, határok
- ★ túlterheltség VS új funkciók
- ★ win-win helyzet



JAVASLAT MUNKARÉSZEI

- ★ tartalomjegyzék
- ★ munkacsoportok
- ★ résztvevők

	1. BEVEZETÉS
Bálint Illés, Gálhidy László, Dzurczik Jánosné, Dobos Antal, Fülöp Bence, BNE Vermes László, Weiperth András	2. TERMÉSZETVÉDELME
Fülöp Bence, BNE Vermes László, BNE Darkó Jenő	3. ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG VÉDELME
Hosszú Zoltán, Somlainé Anna, Pozsonyi Andrea, Harsay Ilona, Lettner Zsolt, dr. Kollonay Enikő, Pastyik Monika, Rainer Péter	4. HITÉLET
Horváth György, Vargha Márton	5. KÖZLEKEDÉS
Fülöp Bence, Sántha Gábor	6. SPORT, REKREÁCIÓ, SZABADIDŐ
Fülöp Bence, Kollonay Enikő	7. OKTATÁS, KÖZÖSSÉGI PROGRAMOK
Vargha Márton, Fülöp Bence	8. JOGI HÁTTÉR, FELÜGYELET, MONITORING
	9. ÖSSZEZÉS



Következő alkalom:
december 9. kedd
18.00 óra
Csillebérci Szabadidő
Központ

Információ és jelentkezés:
Weiperth Andrásnál e-mailben
weiperth@gmail.com ill.
telefonon/sms-ben: 06-20-3916-468.
Facebookon:
Budakörményeki Natúrparkért Egyesület;
Normafa - természetesen.

KÖZÖSEN A NORMAFÁÉRT - közösségi tervezés 2/6

2014. december 09. 18.00 óra, Csillebérc SZIK

KISCSOPORTOS MEGBESZÉLÉS

- ★ téma körüljárása
- ★ célkitűzések
- ★ tartalom meghatározása



TERMÉSZETVÉDELLEM

2.

jogszabályok érvényesítése

- | a Normafa-törvény által elvont jogok visszaállítása
- | turizmust fokozó fejlesztések megakadályozása
- | természetromboló fejlesztések elutasítása (pl. új vonalas létesítmények, utak, burkolt felület növelése, stb)
- | Aktív természetvédelmi kezelés folyamatos monitoringgal, kutatással. Pl. kíméletes cserje-eltávolítás, speciális élőhelyek védelme, kialakítása (ld. Holtfa). Ehhez intézményi kompetenciák létrehozása szükséges: önkormányzat, Nemzeti Park, Erdőgazdaság.
- | Bemutatás, szemléletformálás környezetvédelmi szempon tokról és energia spóroló megoldásokról: tanösvények, oktatóközpontok (történelmi épületek felhasználásával, pl. Fácános, Istenszeme)
- | közlekedés összehangolása a törvényi szempontokkal: tömegközlekedés, parkolás szabályozása

CÉL: Megőrizni a Normafa különleges természeti értékeit

1. Természeti értékek:
 - | ritka, védett, fokozottan védett, NATURA 2000 jelölő fajok
 - | tájképi értékek (gyep-erdő mozaik)
 - | idős erdőállományok
2. Eszközök:
 - | természetvédelmi-törvény, erdő-törvény, NATURA 2000



ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG VÉDELME

3.

CÉL: Normafa mint országos szakrális hely

1. A Normafa eleve szakrális hely!
2. A Pilisben épült kápolna mintájára egy tájba illesztett építmény létrehozása, lehető leg bio-tűzálló anyagból (pl. szalmából, fakivágás nélkül)
3. az ún. Mária-út szigorúan gyalogos zarándoklat
4. az építési terület alatt építési engedéllyel elkezdett épületmaradványok található k
5. a kápolna létesítésére országos igény mutatkozik: 1500 település ajándékozott egy-egy marék földet, és 220 önkormányzatot fejezte ki igényét a Nagy Magyar ENgesz telés céljainak megvalósulásához, melynek szimbóluma a 70 éve tervezett kápolna



HITÉLET

4.

CÉL: Fenntartható közlekedés

1. FOGASKERÉKŰ: El kell-e tartania magát a fogaskerékűnek? | Van-e olyan nyomvonal tervben, amely nem érint tájvédelmi területet? | Létezik-e tanulmány a fogaskerékű meghosszabbításáról? Hozzáférhető-e? | Van-e anyagi forrás a fogaskerékű meghosszabbítására? | Kinek a feladata a fogaskerékű üzemeltetése/felújítása/fejlesztése?
2. Van-e olyan közlekedési eszköz, amit semmiképpen sem akarunk ide?
3. Kell-e még PARKOLÓhely? Ha igen, hová? Vagy csökkentjük?
4. Kell-e korlátozni a vad-KERÉKPÁRozást? Ha igen, hogyan?
5. Létezik-e felmérés/beclés az ide LÁTOGATÓK számának változásáról? Megengedhető-e természetvédelmi szempontból a látogatók számának növelése? | Lehet-e limitálni a Normafára látogatók számát (elektronikusan)?
6. Lecserélhető-e a BUSZOK elektromos buszokra? | Ki kell szolgálni a buszoknak



KÖZLEKEDÉS 5.

a síelőket?

7. Kell-e/Hogyan korlátozni a GYEPEK cserjékkel való benövését?

8. Mi a jelenlegi terv a SÍFELVONÓT illetően?



SPORT, REKREÁCIÓ, SZABADIDŐ

6.

CÉL: a terület optimális

1. vizsgálati terület lehatárolása: Normafa, Budapest rekreációs területei (Budai-hegyek), Harangvölgy, Annarét

2. területhasználati szokások felmérése a rendelkezésre álló/új helyekről: hányan, hol, mikor, mivel (2004 WWF, Online 2014)

| Annarét, Normafa síház, Libegő, erdő, Bp. egyéb területein | hétvégén, tél/nyár, időjárás

| NYÁR: kiránduló, futó, család/gyerekek, kutya, tájfutás, MTB (XL, DM), OUTI kerékpár, gyerekbicikli, segway, zarándokok,-ka landpark, műanyag sí, NW

| TÉL: alpesi sí (gyalog), kerékpár, kutya, sífutás, műanyag sí.

3. tevékenységek: libegő, gyermekvasút, séta, gasztronómia, wellness, erdei tornapálya, játszótér, zarándok stáció, Vasas

CÉL: A Normafa megszerettetése

1. természetbarát csoportok (gyógynövény, gomba)
2. kultúrtörténet
3. környezeti nevelés
4. ismeretterjesztés különböző eszközökkel: infra-fejlesztés | QR-kód | alkalmazások | környező településeken környezeti oktatás | közösségépítés | szülők | tájékoztató táblák
5. kérdések: milyen intézményi háttér szükséges hozzá? Kik az érdekeltek?



OKTATÁS, KÖZÖSSÉGI PROGRAMOK

7.



JOGI HÁTTÉR, FELÜGYELET, MONITORING

8.

CÉL: természeti értékek megfigyelése

1. erősödés, gyengülés megfigyelése
2. ökológiai lábnyom (környezet terhelhetősége)
3. gazdasági fenntarthatóság
4. az itt élők számára az élhető környezet biztosítása

KÖZÖSEN A NORMAFÁÉRT

közösségi tervezés 3/6

2015. január 20. 18.00 óra,
Csillebérc SZIK



3. ALKALOM

intenzív csoportmunka
hozott ötletek átbeszélése
ütemterv készítése

3. ÉPÍTETT ÖRÖKSÉG VÉDELME

KEZELÉSI TERV:

1. tulajdonos szerint: állami, önkormányzati, magán (tulajdonos érdekelté tétele)
2. hasznosítás szerint (funkció bővítés): sport, turisztika, egészségügyi ellátás, kulturális (kiállítóhely), oktatási, közösségi tér (pl. hangverseny)
3. műemléki besorolás szerint: világörökség; törvényi szabályozás (műemlékvédelmi törvény); önkormányzat (főváros, kerület); építési szabályzatok (HÉSZ)

MŰEMLEKVÉDELMI SZABÁLYOK:

1. már jegyzékben lévő műemlékek: Magyarország műemléki topográfia, stb és helyi védetség
2. felmérendő épületállomány: 1950-ig, terepbejárás, helyszíni felmérés építészekkel és műegyetemi hallgatókkal
3. védelem: UNESCO, országos, helyi (önkormányzati), területi, egyedi

FUNKCIÓBŐVÍTÉSEK/FUNKCIÓ VÁLTOZÁSOK:

1. meglévő funkciók bővítése
2. új funkció
3. bontás (helyi mérlegelés: építészeti szempontból, környezeti szempontból)

FORRÁSOK:

1. pályázatok: EV-s, magyar kormány
2. költségvetés: országos, helyi (önkormányzati); érintett közigazgatási egységek
3. magán mecenatúra

KORSZERŰSÍTÉS, ILL. ÖKOBARÁT MEGOLDÁSOK

1. környezetbarát fenntartás
2. tájlesztés, természeti környezettel összhangban

2. TERMÉSZETVÉDELME

ÉLŐHELYEK ÉS FAJOK:

NATURA 2000 fajok (pl. leánykőkörcsin) és NATURA 2000 élőhelyek: szubmontán bükkösök, felhasználva a CEEWeb tanulmányt, WWF felmérést és a NATURA 2000 hatásvizsgálatot.

ELLENTMONDÁSOS PONTOK:

1. Sípálya esetén kell-e hóágyú? Mi lesz a többletvízzel? Mi lesz a KisNormafával, ill. milyen tömegeket vonzana? Egy kisebb hóágyú elfogadható lenne, mert a műhó fagypontra napokon kiszámíthatóan pár napra kisebb tömegeket vonzana, segítve ezzel a látogatók időbeli eloszlását. Ennek a pénzügyi vonatát és műszaki megoldásait (pl. csapvíz helyett csapadékvizet tárolni) vizsgálni kell.
2. A kápolna és vonalas létesítmények építése problémát okozhat! Ezt vizsgálni kell!
3. Az illegális downhillezők a vegetáció elgradációjához vezethetnek. Továbbá kérdés, hogy a street workout tevékenységek milyen zajjal járnak!

Kérdések tisztázása:

- Milyen anyagi források állnak/hatnak a projekt rendelkezésére? (önkormányzati, uniós, állami, alapítványi, magán?)
- Milyen szakirodalomra fogtok hivatkozni (irodalomjegyzék)?
- Ki/k írják a leadandó szöveget?
- A szöveg mellett milyen grafikák, térképek képeznek?
- Vannak-e a javaslatnak olyan részei, melyek esetleg ellentmondásban lesznek más csoportok javaslataival? Milyen reakciók várhatók, hogyan lehet ezeket megoldani?

4. HITÉLET

A MÁRIA-ÚTTAL KAPCSOLATOS ÖTLETEK:

Normafa (Istenhegy) szakrális hely, mely két közép európai zarándokút útvonalába esik. A Hit és Szeretet központja szimbóluma a Mária úti kápolna lenne, mely a hitélet feltétele.

ÉPÍTETT ELEMEL KÖRÜLI KÉRDÉSEK TISZTÁZÁSA:

A maximum 300 m²-es neoromán klasszikus stílusú kápolna három szerzetesrendnek adhatna otthont. A magán, ill. alapítványi forrásokból épített kápolna Pilisi erdőszettel együttműködésben épülhetne meg az öko-építéssel jegyében. A tájba illő kápolna (ausztriai példák) évente csupán háromszor-négyszer vonzana nagyobb tömegeket a területre. Az ötletet egyeztetésre vár a többi szakmai ág képviselőivel.

5. KÖZLEKEDÉS

JELENLÉGI HELYZET:

A Normafa gépjárműves terhelését nem szabad növelni. Ebben egyetértünk. Az emberek Zugligról és a Szépjuhásznél felől jönnek, a hozzávetőleges terhelés közlekedési eszközönként:

1. fogas 15 percnél közlekedik: 4 vonat x 120 fő = 480 fő
2. libegő: változó
3. busz jár minden 3 percen: 20 busz x 70 fő = 1400 fő

ALTERNATÍV KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉS:

A fogas hegygerinc meghosszabbítását ellenezük, mert hétköznapi színt nem biztosít kiengyelített utas számot, költséges, nem elég mobil és amúgy is túlexponált területre zúdítana újabb tömegeket. A projektpénzt ugyanakkor olyan új környezetkímélő járművek beszerzésére lenne érdekes fordítani, amelyek fékezéskor áramot termelnek a hálózatba (londoni intelligens közlekedési hálózat), és szülő üzemben is képesek közlekedni. Továbbá javasoljuk elektromos buszok bevezetésének lehetőségét.

AZ AUTÓS KÖZLEKEDÉS SZABÁLYOZÁSÁRA:

Normafa látogató-kapacitása elérte a határait. A területre csak az itt lakók szabad autós behajtását javasoljuk (a Várhegy példáján). A látogatók számára a szabad autós behajtást meg kívánjuk szüntetni, a parkolóhelyek számát pedig csökkentenénk.

KÉRDÉS:

Terveznék-e a közúthálózatra vonatkozóan jelentős változtatást/fejlesztést?

FEBRUÁR 12
következő alkalom 18.00 óra,
Csillebérc Szabadidő- és
Ifjúsági Központ, V. pavilon Kisterem

MÁRCIUS 1
kész javaslat elküldése a
faurest.kristin@chello.hu címre!

MÁRCIUS 12
a vázlat átbeszélése
JAVASLAT
bemutatása

8. JOGI HÁTTÉR, FELÜGYELET, MONITORING

7. OKTATÁS, KÖZÖSSÉGI PROGRAMOK

KÖZÖSEN A NORMAFÁÉRT - közösségi tervezés gyermek pályázat: "Az én Normafám"

3 KATEGÓRIA

- ★ INTERJÚ KÉSZÍTÉS
- ★ LAND ART
- ★ FOTÓVERSENY

Kik vehetnek részt? Bármilyen általános vagy középiskolai hallgató, akit érdekel a Normafa jövője.

Hogyan pályázhattok? Akár több kategóriában is indulva pályázatodat küldd el faurest.kristin@upcmail.hu e-mail címre. Tárgymegjelölés: "Az én Normafám". Szükséges adatok: név, életkor, iskola, osztály, email.

Nyeremények: A kategóriagyőztesek könyvtalványt kapnak. A pályázók pedig részt vehetnek egy vezetett túrán a Normafán. A legjobb munkákat publikáljuk is!



1. INTERJÚ KÉSZÍTÉS



FELADAT

A parkban ülsz és unatkozol? Készíts interjút a Normafán áthaladó idősebb lakosokkal! Ők milyenek látták a régi Normafát? Milyen volt akkor és most? Mi a véleményed a hallottakról? A riportból írd össze egy összefoglaló kis cikket, és készíts hozzá tetszőleges technikával illusztrációt (fénykép, saját kezű rajz, stb.)!

LEADÁS ÉS HATÁRIDŐ: 2015. JÚNIUS 20.

A cikket és az illusztrációt juttasd el a faurest.kristin@upcmail.hu e-mailcímre!



2. LAND ART A NORMAFA LEGSZEBB FÁIVAL



FELADAT

A "land art" jelentése: alkotás a természetben, melynek során szobrok vagy egyéb formák készülnek természetes anyagok felhasználásával a természet és élőlények pusztítása nélkül (ilyen anyagok pl. kövek, gallyak, levelek, homok stb). Alkoss te is a természetben, készíts fotót az elkészült műről és küldd el nekünk!

LEADÁS ÉS HATÁRIDŐ: 2015. JÚNIUS 20.

A land art-ról készült fotót helymegjelöléssel küldd el a faurest.kristin@upcmail.hu e-mailcímre!



3. "AZ ÉN NORMAFÁM" FOTÓVERSENY



FELADAT

Neked mi jut eszedbe, ha a Normafára gondolsz? Mit szoktál ott csinálni? Melyik a kedvenc részed? Iskolába menet átvágtál a parkon és láttál valami érdekeset? Bármi is legyen az, minket érdekel, úgyhogy fényképezd le! A Normafán készült kedvenc képed küldd el nekünk e-mailben!

LEADÁS ÉS HATÁRIDŐ: 2015. JÚNIUS 20.

A képet egy mondatos leírással juttasd el a faurest.kristin@upcmail.hu e-mailcímre!

NORMAFA TERMÉSZETESEN!

A pályázatról részletek és információ Kristin Faurestnél a faurest.kristin@upcmail.hu e-mail címen.

A kezdeményezésről bővebben a Normafa - természetesen facebook oldalon tájékozódhattok!

PARTNEREK



KÖZÖSEN A NORMAFÁÉRT közösségi tervezés 4/6

4. ALKALOM
intenzív csoportmunka
szakágak egyeztetése
ütemterv készítése

2015. február 12.
18.00 óra, Csillebérc SZIK

Eredmények:

A közösségi tervezés negyedik alkalma során véglegesítettük az egyes csoportok álláspontjait és közösen átbeszéltük a Hitélet munkacsoport által felvetett Normafa mint szakrális hely koncepciót.

Folytatás: a kész javaslatok elküldése, átbeszélése, valamint bemutatása.



Eredmények:

Az izgalmas beszélgetés során érintettük:

- az ötlet történelmi háttérét (történelmi zárandokútnak írásos nyoma nem volt);
- egykori épített emlékeket (40-es 50-es évek kisméretű fedett oltára 56 körül eltűnt);
- a vallási turizmus fejlesztésének lehetséges következményeit (vonzott tömegek, más vallási közösségek);
- és megvalósulási formáit. Ezek között szerepeltek a különböző építmények (tájba illő kisméretű kápolna, oltár, stb.), valamint 'a természet a legszebb templom' megközelítés, melynek kapcsán a beépítés veszélyeiről, a természet szentségéről és az egyéni felelősségről beszélgettünk.

Javaslatok leadása:

Az eddigi négy alkalom során kidolgozott javaslatok végleges leadási határideje Március 1. A javaslatokat egy rövid, tömör WORD dokumentum formájában, mely tartalmazza az alátámasztó hivatkozásokat, irodalomjegyzéket és szükséges képforrásokat) e-mailben várjuk a faurest.kristin@chello.hu címre. A beadási feltételekről később részletes információt küld emailben Kristin Faurest.

Téma: Természetvédelem és szabadidős tevékenységek a Normafán

Összeállította: Gálhidy László, a természetvédelem csoport megbízásából



Normafa: Szabadidő és természetvédelem egy helyen (Fotó: Gálhidy László)

Összefoglaló

A Normafa és környéke Magyarország egyik leismertebb, legforgalmasabb kirándulóhelye, szabadtéri sportolásra használt területe. E minőségében több mint száz éve szolgálja Budapest lakosságát és az ország más területeiről érkező kikapcsolódásra vágyókat. A Normafa emellett országosan, illetve az Európai Unió szintjén is védett természeti terület, ami így ritka fajoknak is otthont adó, természeteshez közeli állapotú élőhelyek értékes együttese. Kiemelendők ebben a vonatkozásban az idős tölgy- és bükk-elegyes erdők, a növényfajok közül a leánykökörccsin, a Szent László-tárnics és a méhbangó, az állatfajok közül a fekete harkály, a kék galamb, és a darázsölyv. A Kárpát-medencén belül csak itt előforduló unikális érték a csíkos boglárkalepke.

Az ország érdeke, hogy a hosszú időn át változatlan formában megőrzött, kiemelkedő természetvédelmi és kulturális értékekkel rendelkező terület a jövő nemzedékek számára is fennmaradjon. A Normafa és környékének fejlesztése, kezelése csakis átgondoltan történhet, az értékek megőrzésével kapcsolatban mértékadó szakmai vélemények figyelembe vételével.

Álláspontunk szerint: (1) a Normafa és környékének turisztikai illetve szabadidős fejlesztése olyan módon végezhető el: amelynek során nem sérülnek az élőhelyek; nem csökken a területük, illetve nem változik meg azoknak alapvető jellege. (2) Nem kerül sor olyan beruházási elemek kialakítására sem: amely növeli az élőhelyek ún.

fragmentáltságát¹ annak minden káros hatásával együtt; illetve olyanokra, amelyek során növekednek a különféle szennyezések (légszennyezés, a vízbázisok szennyezése, fény- és zajszennyezés). (3) Nem történik olyan fejlesztés, ami újabb turisztikai vonzerőt jelent és hozzájárul a látogatószám növekedéséhez.

- A **természeti terület kezelése** során rendkívül fontos az olyan módszerek alkalmazása, amelyek biztosítják az élőhelyek fennmaradását, zavartalan működését, és ezen keresztül a biológiai sokféleség megőrzését. Ezen elvek érvényre juttatását alaptörvényünk is előírja. A gyepterületek rendszeres szakszerű kaszálása az élőhely fennmaradása érdekében elengedhetetlen. Az erdőekben a faanyag termelése csak alárendelt szerepet kaphat. A szakszerű erdőgazdálkodás során kizárólag az ún. száraló üzemmód alkalmazása képzelhető el, az arra alkalmas erdőrészekben. Máshol a természetvédelmi kezelés kívánatos, ahol a balesetveszélyes fák kezelése és az idegenhonos növényfajok eltávolításán túl nincsen beavatkozás.
- A Normafa és környékének **úthálózatát** illetve annak használatát ésszerűsíteni kell. A jelenleg rendkívül sűrű gyalogos úthálózat fenntartása indokolatlan. A jelzetlen, illegálisan kitaposott ösvények nagy részét fel kell számolni, ezáltal csökkentve a területre érkező káros hatások nagy részét. A burkolt utakon zajló forgalom növekedése semmiképp nem támogatható, illetve továbbra is biztosítani kell, hogy ne legyen a hegyvidéken keresztül átmenő autós forgalom.
- A **tervezett fejlesztések** közül **támogatható** a természetvédelemmel összhangba hozható tevékenységekhez – főként a bakancsos turizmus, az utakon történő kerékpározás, a természetes havon történő, további infrastruktúrát nem igénylő síelés, szánkózás, futás, szabálykövető kutyasétáltatás – kapcsolódó infrastruktúra javítása, illetve a történelmi épületek felújítása, azokban esetleg oktatóközpont létrehozása.
- **Nem támogathatóak** a sísporttal kapcsolatos, a területet jelentős hatásoknak kitevő fejlesztések, illetve megszüntetendő az illegális ún. downhill kerékpárok használata. Nem támogatjuk az olyan egyéb, szintén az élőhelyek károsodását előidéző, vagy a forgalmat növelő szabadidős tevékenységek fejlesztését sem, mint a nyári bobbálya, vagy a szabadtéri konditerem.

A terület legfőbb értékei, természetvédelmi státusza

A Normafa környékének legfontosabb értékei azok a természetes és féltermészetes élőhelyek, amelyek mozaikja különleges jellemzője a tájnak. Ezek részben az eredeti erdőtakaró megmaradt foltjai, részben az azok helyén kialakított félszáraz és üde gyepterületek, amelyeket kezdetben legelőként, később téli sportokra is használtak. Az élőhely-együttes számos ritka, védett faj otthonául szolgál, amelyeknek sok esetben ez az egyedüli előfordulása Budapest határain belül – vagy akár a Kárpát-medencében. A terület 1978 óta védett, a Budai Tájvédelmi körze thez tartozik, 2004 óta pedig az EU-s Natura 2000 hálózatnak is része.

¹ utak és más vonalas létesítmények építése következményében feldarabolódó élőhelyek

Gyeppek

A gyepterületek kisebb része természetes, nagyobbik hányada ún. irtásrét. Ezek olyan féltermészetes élőhelyek, amelyek számos ritka fajnak adnak otthont. Ide sorolhatók a sziklagyeppek, lejtősztyepppek, és a különféle természetességű üde gyeppek. A növényfajok közül kiemelendő a leánykőkörcsin – mint Natura 2000 jelölő faj – valamint a nagyzezerjófű, a piros gólyaorr, a magyar lednek, homoki baltacím, mezei zsálya stb. A gyepeken sok helyen idős, szabad állásban kifejlődött fák is találhatóak, amelyek kedvező mikroklímát és élőhelyet teremtenek számos növény és állatfaj számára.

Az állatfajok közül kiemelendők a gyepekhez kötődő lepkék – különösen a *csíkos boglárka*, amelynek egyetlen kárpát-medencei előfordulása itt található. Ennek jelentősége elsősorban az, hogy a Normafa sajátos élőhelyei egy rendkívül érzékeny faj túlélését is lehetővé tették, mindmáig.



Az eredetileg legelőnek kialakított irtásrétek ma a Normafa leggazdagabb élővilágának adnak otthont (Gálhidy L.)

Erdők

Feltétlenül említésre méltó, hogy az ország más részeihez viszonyítva igen változatos fafaj-összetételű erdők találhatóak meg a Normafán és környékén. A különféle erdőtípusok bonyolult mozaikját az erdőgazdálkodás kevésbé bontott meg, ezért kivételes szépségű állományokban sétálhat az itt megforduló turista.

A legfontosabb erdőtípusok a bükkösök, gyertyánnal és cserrel elegyes tölgyesek, molyhos tölgyesek, valamint a változatos tető- és szurdokerdők. Bár itt-ott előfordulnak idegenhonos fafajok; elmondható, hogy a Normafa erdei jó állapotban megőrzött maradványai az egykori természetes erdőtakarónak. Számos EU-s szinten is védett madárfaj (fekete harkály, közép fakopáncs, hamvas küllő, karvalyposzáta, örvös légykapó stb.) továbbá denevérek (piszedenevér, csonkafülű denevér, kis patkósdenevér) illetve rovarok (szarvasbogár, nagy hőscincér, havasi cincér stb.) kötődik az erdőkhöz, különösen annak idős részeihez.

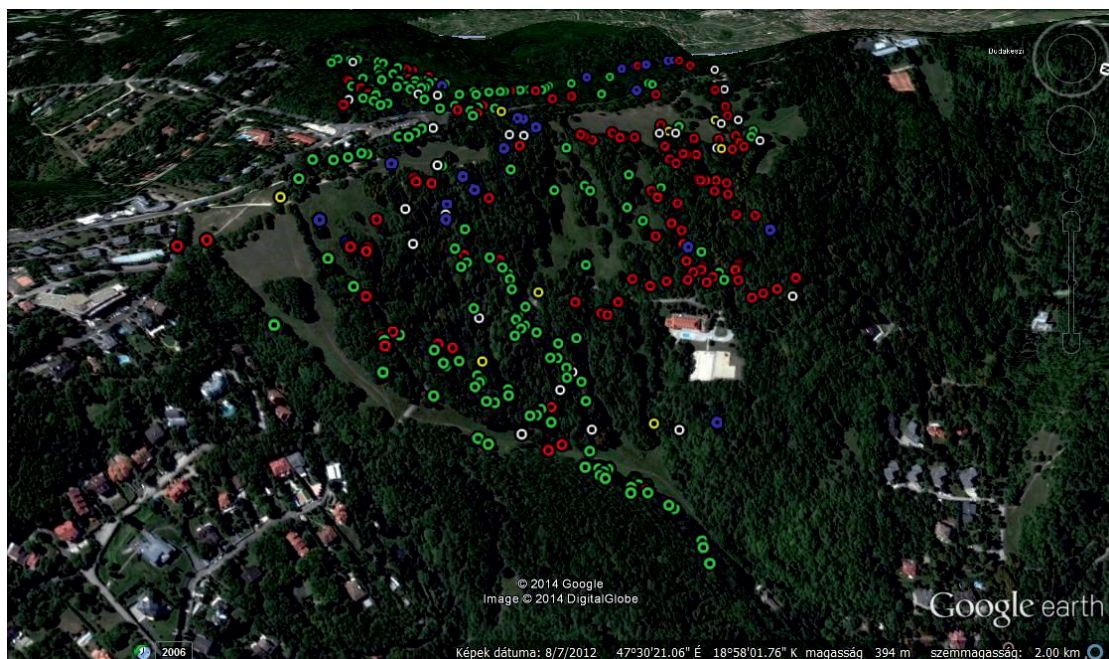


A Normafa erdei kitűnnek változatosságukkal, és az idős fák kivételes sokságával
(Gálhidy L.)

Idős fák

A Normafa környékének igazi különlegessége az idelátogató számára, hogy számos fajtából (bükk, kocsánytalan tölgy, hárs, magas kőris, barkócaberkenye, vadcserezsnye) hatalmas idős példányok fordulnak elő, szinte egymás tözsomszédságában. Egyes felmérések szerint az egész országban itt fordulnak elő a legtöbb idős fát tartalmazó erdőrészletek.

A WWF Magyarország 2014 tavaszán mintegy 400, 70 cm-nél nagyobb törzskörmérettel rendelkező idős fát mért fel. Az idős fák megőrzése kiemelt cél, hiszen jelenlétük a Normafa környékének egyik védjegye – maga a Normafa is egy óriási méretű bükk volt.



A 70 cm-nél nagyobb átmérővel rendelkező fák térbeli eloszlása. Zöld: bükk, piros: kocsánytalan tölgy, kék: magas kőris, sárga: hársak, fehér: egyéb fafajok (Gálhidy L.)

Jelenlegi veszélyeztető tényezők

Emberi hatások

A terület természetvédelmi szempontból legfontosabb veszélyeztető tényezői túlnyomó részben az emberi jelenléttel kapcsolatosak:

- Az emberi hatások közül kiemelendő az **utak kialakítása** (részben illegálisan), ill. azok használata. Az utak önmagukban is káros folyamatok előidézői, hiszen a jelenlétük megváltoztatja a terület mikroklímáját, illetve vízháztartását. A rajtuk közlekedő emberek gyalogosan is komoly eróziót, talajtömörödést idéznek elő, de a különféle járművek, elsősorban az ún. downhill kerékpárok hatására az erózió igen jelentős mértéket érhet el. Az erózió mellett a forgalom idegenhonos növényfajok (hétköznapi értelemben gyomok) magjait juttathatja a területre, veszélyeztetve ezzel a terület őshonos élővilágát. Az utak jelenléte fokozza a zaj- és fényszennyezést. A burkolt utak gépjárműforgalma a korábban említettek mellett a terület légszennyezéséhez és a talajszennyezéséhez járul hozzá.
- Az utak, és a rajtuk zajló közlekedés hatásai mellett megemlíthetők a különféle egyéb emberi eredetű **károsító tevékenységek**. Ilyen az utakról letérők erózió okozása, és zajszennyezése, a hulladék eldobálása, növények és állatok gyűjtése, vagy rongálása.



Eltaposott leánykökörccsin – A Normafa gyepjeinek egyik védett növényfaja

Természetes folyamatok

A természetes folyamatok elsősorban a természetvédelem aktuális célrendszere szempontjából jelentenek veszélyt a Normafán, más helyszíneken ezek nem feltétlenül veszélyeztetik az ott jelen lévő élőhelyek, fajok távlatos fennmaradását.

- Ilyen természetes folyamat pl. a **becserjésedés**, amely idővel megszüntetheti a Normafán kialakított gyepterületeket, és átalakíthatja azok élővilágát. Mivel e gyepek másutt nem alakulnak ki spontán módon, és az egész élőhely-komplex egy elszigetelt tájrészlet, ezért emberi segítséggel történő fenntartásuk mindenképpen indokolt.
- Más jellegű problémákat jelent a **klimaváltozás**, amely ugyancsak hosszabb távon változtatja meg a terület élővilágát. Jellemzően a szárazabb klímát előnyben részesítő fajok elterjedésére lehet számítani. A klímaváltozás kísérője az olyan szélsőséges időjárási események megjelenése, mint a 2014 decemberében bekövetkező jégkár. Az ilyen ún. **bolygatási** események egy-egy alkalommal történő fellépése semmiképp nem jelent természeti katasztrófát (ahogyan azt a média időnként sugallja) – sőt fel is lendítheti a terület biológiai sokféleségét – ugyanakkor a gyakorivá válása szintén megváltoztatja a terület élővilágát.



Kirándulók a jégtörött erdőben – a lelkesedés töretlen (Gálhidy L.)

A fejlesztés természetvédelmi szempontból kedvező irányai

Álláspontunk szerint a Normafa és környékének fejlesztése olyan irányba kell, hogy haladjon, amely hosszú távon összebékíti a természetvédelem és a szabadidős emberi tevékenységek szempontrendszerét. Azok a fejlesztési elképzelések, amelyek a terület jellegének megváltoztatásával, az élőhelyek területének csökkenésével, drasztikus megváltozásával, vagy a környezeti terhelés fokozódásával járnak, semmiképpen sem elfogadhatók. Nem támogatható semmiféle olyan fejlesztés, ami a turistaforgalom növelését eredményezi. Az alábbiakban a fejlesztés fő irányairól, illetve néhány kiemelt témáról szólnánk.

Háborítatlan területek

A növény- és állatfajok egy része számára fontos, hogy maradjanak viszonylag háborítatlan élőhely foltok a Normafán és környékén, ahol fő célként kell kitűzni a terület magára hagyását, a természet zavartalan működésének biztosítását.

Elsősorban a nagyobb erdőtömbök esetén érdemes erre hangsúlyt fektetni – ahol a belsőbb részeken a faanyag eltávolításának semmilyen módja nem indokolt. Az ilyen „szentélyként” megőrzött helyszíneken a kezelés legfeljebb az időszakos kárelhárításra, idegenhonos növények eltávolítására és más, esetenkénti beavatkozásokra korlátozódik – amelyet természetvédelmi kezelésnek nevezünk. Az ilyen „vadonterületek” nincsenek elzárva a látogatók elől, sőt a környezeti nevelés többféle eszközével azokat érdemes bemutatni minden érdeklődőnek.

Erdőgazdálkodás

Az erdőterület egy részén kis erélyű belenyúlásokkal végzett ún. természetközeli erdőgazdálkodás jöhet szóba.² Különösen fontos az idős nagyméretű, valamint az álló és fekvő halott megőrzése, mivel ezek kulcsszerepet játszanak a területen élő állatfajok fennmaradásában. Az elegyfajok (pl. vadcseresznye, kőrisek, hársak, juharok) szintén kíméletet érdemelnek. A forgalmas utak menti erdőket a feltétlenül szükséges mértékig kezelni kell – pl. veszélyessé váló fák eltávolítása. Természetközeli erdőgazdálkodási módszerekkel a klímaváltozással szemben ellenállóbb, jobb alkalmazkodásra képes erdők hozhatók létre.

Gyepterületek kezelése

A gyepterületek szakszerű fenntartása (pl. megfelelő időben és módon elvégzett kaszálás, cserjeirtás) elengedhetetlen az élőhely megőrzése szempontjából. Ennek biztosítása a terület kezelőjének feladata, amelyet a természetvédelmi hatóság engedélyével végez. Szükség esetén bizonyos növény- és állatfajok (pl. védett v. Natura 2000 jelölő fajok) érdekében a gyepterületet egyes helyszíneken módosításokkal kell végrehajtani – pl. eltérő rendszerességgel, ill. időben. Fontos hangsúlyozni, hogy a természetvédelmi kezelés részeként csak óvatos beavatkozásokat szabad végezni, melyek hatását folyamatosan monitorozni kell. A monitorozás alapján a beavatkozás módosítható. Nem tekinthető természetvédelmi kezelésnek a sípályák, sífelvonók létesítése, hiszen ezek a beavatkozások nem korrigálhatóak, ha kedvezőtlen folyamatokat indítanak el. A gyepterületek téli hógyűjtése természetvédelmi szempontból nem elfogadható.

Utak fenntartása

Mivel az utak önmagukban is számos negatív hatást juttatnak a védett természeti területre (l. fentebb) ezért a sűrűségüket feltétlenül csökkenteni szükséges a Normafán. Elsősorban az illegálisan kialakított kerékpáros útvonalak (ún. downhill pályák) felszámolása szükséges, de mérlegelni kell a jelzetlen egyéb utak fenntartását is.

A meglévő utak kialakítása és karbantartása a célnak megfelelően, az élőhelyeket a legkisebb mértékben igénybe vevő módon kell, hogy történjen. Burkolt utak esetén fenn kell tartani az átmenő forgalom tiltását. A gyalogutakat, kerékpáros utakat a turistaforgalom irányítása érdekében megfelelő jelzésekkel – felfestéssel, táblákkal) kell ellátni, ahol bárki menet közben is tájékozódhat az elérni kívánt célokról, azok távolságáról.³ Ennek fontos szerepe lehet abban, hogy az utakat mindenki célszerűen

² A Normafa körüli erdők nagy része az erre alkalmas ún. szálaló üzemmódban van.

³ Mobiltelefonos alkalmazások szintén támogathatják az információszerzést.

– kényeszerű átvágások, bolyongás nélkül – használhassa, illetve a területről a forgalom egy részét elvezesse.

Az utak különböző funkciók szerinti szétválasztása abban az esetben támogatható természetvédelmi szempontból, ha az nem jár a jelenlegi úthálózat bővítésével. Az utak kivilágítása állandó jelleggel nem támogatható, mivel az éjszaka mozgó állatok élettevékenységeit erősen zavarja.

Környezetvédelmi szempontok

A Normafa területén elsősorban a gépjárműforgalom járul hozzá a lég- és talajszennyezéshez. A gépjárműforgalmat a jövőben is korlátozni kell. Ösztönözni kell a tömegközlekedés igénybevételét. A parkolási gondokat ugyanakkor csökkenteni kell. A parkolókat rendbe kell tenni. Érvényesíteni kell azt az elvet, hogy aki a környezetet terheli, az fizessen, vagyis javasoljuk parkolási díj bevezetését, aminek bevételét a Normafa fenntartására kell visszaforgatni. Gondoskodni kell az illegális parkolás ellenőrzéséről és szankcionálásáról. A tömegek Normafára áramlása fokozza a szemét- és zajterhelést is. Ennek csökkentésére részben megoldás a jobb úthálózat kialakítása. A Normafa környékén további szolgáltató létesítmények (beleértve a különféle szabadidősportokhoz kötődő infrastruktúrát) kialakítása azért sem javasolható, mert az a természeti területek károsítása nélkül is fokozná a látogatók számát, ami óhatatlanul további szennyezésekhez vezetne.

A Normafa értékeinek megőrzése és használata

Természetvédelem és turizmus kapcsolata

Álláspontunk szerint a hagyományos bakancsos turizmus - illetve az utakon történő futás, szabályos kutyasétáltatás és kerékpáros forgalom - összeegyeztethető a Normafa természeti értékeinek megőrzésével. Mivel a város szomszédságában található természeti területről van szó, az elsődleges cél nem is lehet a maximális védelem; sokkal inkább a természetről szóló ismereteknek, élményeknek a megszerzése az, ami meghatározó lehet.

Ennek megfelelően a Normafát a környezeti nevelés és az ismeretszerzés lehetőségeivel is el kell látni. Erre alkalmasak lehetnek a tájékoztató táblák, illetve olyan oktatóközpont létrehozása, amely számos tevékenységhez nyújt logisztikai és információs támogatást. A Normafa értékei az ide irányuló turizmust hasznosabbá és vonzóbbá teszik, a turizmus pedig segíthet a terület értékeinek megvédésében, ami végső soron az egész kerület javát szolgálja.⁴

Természetvédelem és a szabadtéri sportok kapcsolata

A Normafán és szomszédságában többféle tevékenység van, melyek fenntartását, vagy bővítését a természetvédelmi szempontok miatt nem tartanánk elfogadhatónak.

⁴ Megjegyzendő, hogy ezen elvek és célrendszerek mentén alakítják ki szerte Európában az ún. natúrparkokat is.

Síelés, szánkózás

Bár a síelés és a szánkózás hozzátartozik a Normafa történetéhez, annak fénykora olyan időkre tehető, amikor a Budai-hegyvidék nagy része még nem volt beépítve, és az ide látogatók száma is jóval csekélyebb lehetett a mostaninál. A korabeli sí életet a természetes hóhelyzethez való alkalmazkodás és a pályák hagyományos használata jellemezte – többek között sem sífelvonók, sem hóágyúk, vagy a modern sítérekhez tartozó más eszközök nem voltak még jelen. Ez nagymértékben eltérő terhelést jelentett, mint a mai forgalom, illetve eszközök használata. Javaslatunk szerint a gyepterületeknek csak a terület szélén fekvő degradáltabb részei legyenek a síelés támogatott formái számára használhatók; más gyepek csak a természetes körülmények között, gyalogosan üzött síelés, illetve szánkózás előtt álljanak nyitva. Síliftek, ülőliftek, hóágyú rendszerek, ratrakok⁵ és más, az alpesi sítérek komfortjához hozzá tartozó berendezések kialakítását semmiképpen nem támogatjuk.

Downhill kerékpározás

Újabb eredetű sportként jelent meg a kerékpározás extrém változata az ún. downhill a területen. Ez a teljes mértékben illegális tevékenység fokozottan veszélyezteti a Normafa környéknek élővilágát újabb és újabb utak létrehozásával, az ezzel járó fokozott erózióval, illetve közvetlenül a növények és kisebb állatok egyedeinek elpusztításával. Rendkívül káros hatást jelentenek a terület vadállományára is: a nagytestű növényevők (őz, vaddisznó) életét megzavarja a tevékenység, hirtelen megugrásuk komoly balesetveszéllyel jár (a downhill emellett a kirándulókra és más sportolókra is veszélyt jelent).

Bár felmerült, hogy a downhill kerékpározás számára legális pálya építhető, ez természetvédelmi szempontból nem támogatható. Biztonságos pálya kiépítése komoly területfoglalással és bolygatással járna, valamint okkal feltételezhetően növelné az ide irányuló downhill kerékpáros forgalmat, illetve növelné egyúttal az illegális módon történő használatot is. Mindezen okok miatt nem támogatjuk ennek az extrém sportnak a Normafán való megtűrését. Javasoljuk a különféle szankciók bevezetését, illetve ezzel párhuzamosan a hegyvidék más pontján alternatív helyszínt keresni a kiépített pályának.

Egyéb szabadidős tevékenységek

Szintén a kiépítés helyigénye, a forgalom generálása, illetve a területre jutó terhelés általános fokozódása miatt nem támogatjuk – az eddig felvetettek közül - a nyári bobbpálya, vagy a szabadtéri edzőterem kialakítását sem.

A futás, mint a Normafa környékének egyik legnépszerűbb szabadidős sportja továbbra is fenntartható, sőt annak infrastrukturális hátterét érdemes fejleszteni öltözők, csomagmegőrzők, illemhelyek stb. kialakításával.

Források

Bajor Z. (2009) Budapest természeti kalauza. Kossuth kiadó. Budapest

⁵ hó elsimítására és tömörítésére szolgáló jármű

Frank T. (szerk.) (2000) Természet – Erdő – Gazdálkodás. Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület, Pro Silva Hungaria, Eger
Gálhidy L. (szerk.) (2008) Örökerdők Magyarországon. WWF füzetek 29. Budapest
Gálhidy L. (2014) Faóriások a Normafán. WWF Magyarország
Magyarország Alaptörvénye – Nemzeti Jogszabálytár
(http://www.njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=140968)
Normafa – természetesen (Facebook oldal)
Pósfai Gy. (2005) Magyarország legnagyobb fája - Dendrománia
(www.dendromania.hu)
Prommer M. (szerk) (2013) A tervezett sí- és szabadidőközpont természetvédelmi hatása a Normafa természeti értékeire. CEEWebforBiodiversity, Budapest

A Természetvédelem munkacsoport tagjai:

Gadó György Pál
Dr. Gálhidy László
Dr. Kézdy Pál
Dr. Vermes László



NORMAFA TERMÉSZETESEN CIVIL KOALÍCIÓ KÖZÖSSÉGI TERVEZÉS: SPORT- ÉS OKTATÁSFEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK A 'NORMAFA REHABILITÁCIÓJA' KERETÉBEN

I. ALAPVETÉS, PROBLÉMAFELTÁRÁS:

A 'Normafa-rehabilitációja' kapcsán napjainkban tapasztalható konfliktusok legfőbb forrása, hogy miközben egyre több ember igényli a Normafa körzetének látogatását, és terhelésük nincsen összhangban a körzet megújuló képességével.

A rekreáció az egyéni és társadalmi érdekek kielégítését szolgálja. A Normafára látogatók fizikai, lelki, szellemi és szociális közérzetük javulását veszik célba a helyszín adottságait kihasználó cselekvésük által. A látogatások célja sokoldalú, ezek között meghatározó szerepet kap a sportolás és ennek egyik szabadidős változataként a turizmus kategóriájába sorolható összes tevékenység. A sportolás a szabadidő-sportolók körében az optimális teljesítőképesség kialakítására és fenntartására irányul, élsportolók esetében a maximális eredmények elérése a cél (Kovács 2004). Ehhez egészségügyi értelemben eleve kedvezőek a Budai régió környezeti adottságai, a kétmillió fő város belső területeinél kedvezőbb hőmérsékleti és páraadatok, tiszta levegő, rugalmas természetes talaj, a természeti szépségei és nagy területe folytán változatos, a sporttevékenység szempontjából „zaj- és zavarásmentes” környezet által.

A lakosság egészségi állapota életünk modernizálásával jelentősen gyengült, civilizációs ártalmak és betegségek ellen küzdünk. A lakosság teljesítőképessége és közérzete a társadalom számára komoly érték. A szakszerű sportolás, ehhez jól értő vezetővel, közösségi szervezésben, vagy az életvitelt megalapozó pozitív attitűd birtokában egyéni megoldással is olyan élményt nyújt, amelyet újra és újra át szeretnének élni a résztvevők. Ez az újratermelő és bővülő motiváció az egyik fontos alapja volt és napjainkban is meghatározza a Budai-hegységet, egyben a Normafát célzó turizmus fejlődését (Dosek 2015).

„A világ egyik leggyorsabban fejlődő gazdasági ágazata a turizmus. Ennek számos formája van, de fontos különbséget tennünk a tömegetturizmus és a valódi ökoturizmus között. A tömegetturizmus tartós, a jelenlegihez hasonló fejlődése nem fenntartható. Az ökoturizmusnak jelentős környezeti nevelési hatása lehet, pl. igazi természetélmény csak az igazi természetben szerezhető, ugyanakkor, ha sokan látogatnak egy természetélményt nyújtó helyet, az előbb – utóbb elveszti varázsát a tömeg, az infrastruktúra kiépítésének hiánya, vagy a terhelésből származó károsodások következtében. A környezeti nevelés komoly dilemmája, hogy hány értéket kell feláldozni a környezeti nevelés oltárán.” (Vásárhelyi, Dosek 2012)



2013 nyarán hasonló dilemma gerjesztette a Normafa területrendezése nyomán fakadt indulatokat és jutott el az ügy az egyeztetésekig, ahol az egymással ütköző érdekek mentén társadalmi egyetértés felé törekszünk. A Normafa Természetesen Civil Koalíció (továbbiakban NTCK) Közösségi tervezésén részt vett sport és turisztikai anyag elkészítője is több nézőpontból kívánja elemezni és értékelni a közösségi tervezéseken elhangzottakat, az ott és utána megfogalmazott javaslatokat, terveket, összegezve a rehabilitáció, esetleges fejlesztések irányait. A sport és turisztikai tervezés elején le kell szögezni, hogy a 2013-ban napvilágra került első fejlesztési koncepciók és egyes sportági szövetségek által tett gyors reakciók alapvetően egy több hibát tartalmazó, szakmailag előkészítetlen tervezésből fakadnak. Ennek megfelelően a számos fejlesztési irányban, esetünkben a sport, rekreáció területén számos hibás megállapítást is tesznek az érintettek. A helyi közösség és az NTCK tagjai szerint ezek megelőzhetőek lettek volna a szakmai szervezetekkel (állami, civil) és a lakossággal lefolytatott előzetes egyeztetések megvívásával, az észrevételek feldolgozásával, az esetleges kérdések elentmondások megválaszolásával és az eredmények beépítésével a munkaanyagokba.

A közösségi tervezések során megjelent személyek a munka során elfogadták, hogy a napjainkra a terület túlterheltsége és a környezeti feltételek és társadalmi igények megváltozása miatt a Normafa kihasználását az elmúlt évtizedekben elképzelt koncepcióban nem lehet megvalósítani a terület maradandó sérülése nélkül, mellyel a koncepció alap célja is eltűnne. A terület sorsáért aggódó szakemberek és civilek a Normafa környezetének megóvása, védelme mellett szólalnak fel nap mint nap, de bizonyos tevékenységek teljes tiltása azonban nem csak nemzeti parki, de bármilyen védett terület esetében nagyon nehezen alkalmazható, illetve indokolt. A Budai-hegység így a Normafa elhelyezkedése, mint oktatási és rekreációs helyszínt kínálja föl a területet, tehát jószereivel csak az alap értékeket nem károsító fejlődés gondolatkörében szabad tovább gondolkodni. Guy Turchany az ötletgazdája e kifejezésnek, aki szerint „egy holisztikus rendszer csak akkor működőképes, ha elemei egyensúlyban vannak, és semmiképpen sem terhelik a rendszert annak önjavító képessége felett” (Dosek 2015).

A Normafa esetében is igaznak kell lennie az elfogadott és széles körben használt kifejezésnek: fenntartható fejlődés. A fenntartható fejlődés elveihez történő alkalmazkodást a terhelés nagyságára, módjára és helyszínének tudatos irányításával és szabályozásával valósíthatjuk meg a területen. Ebben kiemelt szerepet kaphat a sportolást irányító a sportoktató, aki a sportoktató környezettudatosságával, a csapat összetételével, a természethez való attitűdjével és végül a tervezett tevékenység jellemzőivel lehet befolyásolni. A felelős és elhivatott pedagógus képezi magát, a rá bízott csoport tagjait, igyekszik pozitív környezeti attitűdöt kialakítani és magatartásával példát mutat. A kitűzött célok és a kísérendő csoport ismeretében alakítja a feladatot. Jó, ha ebben kihasználja a környezet a táj és így a terep adta adottságokat, de még jobb, ha kreatívan tud változtatni a környezet aktuális állapotának figyelembe vételével. E téren az időbeli és térbeli korlátozásokkal szabályozni lehet egyes területek kizsigerelését, terhelésének átcsoportosításával pedig a megelőzést, illetve a helyreállítását segíti elő.

A Budai Tájvédelmi Körzetben, így a Normafánál is számításba jöhet ez a szabályozási lehetőség, melyet elsősorban a szolgáltatók (esetünkben sportszolgáltatások) vonatkozásában lehet érvényesíteni. A rekreációs események

szervezői és maguk az önálló sporttevékenységet végzők a törvényi szabályok betartásán túl önkorlátozással adhatnak kifejezést a fenntarthatóság iránti elkötelezettségüknek. Az egyénileg és olykor csoportosan, családosan érkező területhasználók között rengeteg a környezettudatos látogató, akik tudják, hogy érdeke az értékőrzés. Sajnos mellettük azonban megjelennek olyan használók is, akiknek a közvagyon önkontroll nélküli használata az evidencia, akiknek a pillanatnyi élmény keresése elnyomja az okozott kár reális felmérését. Ezek oktatása, ha más lehetőség nincs kiszűrése és kizárása a területről indokolt!

A természeti-, az épített- és a társadalmi környezetet egységben, összefüggéseiben keresztül értelmezzük akkor, amikor a környezet (ökoszisztéma) a társadalom és a gazdaság szempontjait értékeljük. A Normafa természeti környezete meghatározó eleme az itt létező ökoszisztémának, annak drasztikus megváltoztatása mindenképpen kerülendő (Dosek 2015).

A közösségi tervezés által feloldani kívánt konfliktus forrása, hogy:

„a hely „túl jó” adottságú, vonzó a környezet és közel van a városhoz, szíves szempontjából a lejtő fekvése majdnem ideális. Ráadásul erős a közvetlen környék vásárlóereje, ezért a fejlesztési igény mindig is felmerült. Egyidejűleg azonban a turizmus tervezett mértékű fejlesztésével a drága ingatlanok és a természeti környezet veszítenek értékükből.” (Dosek 2015). Beépítést sok helyen meg lehet valósítani, ugyanakkor nincs az a vagyon, amely - ugyanannyi idő alatt képes működésképes természeti környezetet kialakítani. Megkérdezett szakértők és a közösségi tervezésen résztvevők véleménye szerint a Normafa környéke az egészség, a sportolás, a visszafogott turizmus szolgálata mellett alkalmas az oktatás-nevelés céljainak elérésére is. A fenti célokat kiszolgáló és nem a gazdasági prioritásokat előtérbe helyező vállalkozások befogadása és engedélyezése az első fontos lépés a féltett környezeti és természeti értékek védelmében. A Normafa természeti környezetének fenntartása és jobbítása érdekében minden ott folytatott tevékenység esetén rá kell találni a negatív befolyások megelőzésének lehetőségeire. A tevékenységeket az elviselhető zavarás, fokozott zavarás, szennyezés, károsítás kategóriákba oszthatjuk (Dikács, Ujj 2004).

Sajnálatos módon 2014. év decembere a Budai-hegység, köztük a Normafa környéki erdők hihetetlenül nagy eljegesedésével és töréskárok tömegével kezdődött. Ez tönkretette a féltett erdőt és 100 év természetjárásának úthálózatát. Szakemberek szerint az idő begyógyítja a sebeket, de emberöltős léptékkal kell számolni ahhoz, hogy a Normafa előbb vázolt vonzereje újra összeálljon. „Innen nézve nem az erdő halt meg, hanem a természet zárta ki az embert magából és nem tudom azt mondani, hogy alaptalanul” (Marosffy 2014). Az előbbiek mellett mára a megelőzés mellett a ténylegesen a rehabilitáció igénye is felmerülhet (pl. turistautak). Mindezek azonban a természet része, az erdő megújul és ismét, nem számunkra, hanem gyerkeinknek unokáink csodálhatják meg az akkor majd 100 éves fákat, ez a mai kor emberének a felelőssége, hogy ezt a következő generációk átélhessék. Ugyanakkor környezeti és társadalmi szempontból baj lenne, ha éppen ez a helyzet adna lehetőséget a közösség által nem támogatott beruházások kivitelezésére. Rehabilitálni ugyanis nehezebb, mint beépíteni.



II. KUTATHATÓ TÉMÁK, RENDSZEREZHETŐ TÉNYEZŐK

A megelőzés (prevenció) és az utókezelés (rehabilitáció) általában a visszatérő problémákra irányul. Kérdés, hogy vannak-e kutatható, visszatérő problémák, amelyek a Normafa projektet befolyásolják?

Tényezők a Normafánál, különös tekintettel a sport és turizmus szerepére:

1. természeti környezet változása – az ökoszisztémák degradálódása, fajok kihalása, idegenhonos, invazív fajok megjelenése, a természeti közösségek életkörülményeire gyakorolt pozitív vagy negatív hatás;
2. egészségi tényezők a látogatók számára
3. a látogatók által végzett szennyezés (levegő, talaj, víz)
4. energiaigény (feljutás, szolgáltatások)
5. környezeti hatások: a) elviselhető és fokozott emberi zavarás, szennyezés, károkozás
b) természeti káresemények – rehabilitáció
6. látogatószám növekedés, gazdasági érdekek: ökolábnyom kontra megújuló képesség, társadalmi előnyök kontra vállalkozói profit – externáliák internalítása a költséghaszon és MCA (multi kritéria elemzés) elemzés során)
7. forráskészletek alakulása:
tájkép, rendezettség – természeti káresemények – rehabilitáció
taposási károk, talajréteg koptatása, talajerózió,
vízgazdálkodás, csapadékvíz,
„erdő-szolgáltatások” = ökoszisztéma szolgáltatások
8. globális felmelegedés trendjei – tengerszint feletti magasság, meteorológiai kilátások – csapadék, hó, páratartalom ezek eloszlása, tér-időbeli változása
9. innovatív technikák alkalmazása, megújuló energiaforrások befogása
szélenergia, biomassza, biogáz, (emberi és erdei hulladékok)
napelemek, földhő kihasználása, hőszivattyúk
organikus építészet, öko-házak, szemléletváltás az építészetben,

A Normafa, de tágabb értelemben Budapest agglomerációjában a sísport fejlesztésének lehetőségeihez a „FIS (Nemzetköz Sí Szövetség) környezeti útmutatásai” szempontrendszer segítenek:

- cél a természet és a tájkép megőrzése
- egyeztetni kell környezeti szakemberekkel
- helyi sajátosságokat elemezni kell
- környezettudatos szervezést biztosítsunk
- létező létesítményeket kell használni
- ha újat készítünk, pozitív környezeti egyenleg legyen (pl. kompenzálás)

A FIS volt az egyik első elkötelezett civil szervezet NGO, mely kifejezetten nagy hangsúlyt helyezett a környezeti háttereknek, valamint a környezeti menedzsmentnek. Ennek megfelelően a bevált szisztémák használatára mára elterjedtek: „ISO 14001”, „Pro Natura – Pro Ski. Valamennyi rendszer előírja az együttműködés környezeti szakemberekkel és a helyiek informálását, bevonását a folyamatokba.



Helyszínek és környezeti szempontok

- sípályák elhelyezkedése, kapcsolatok és távolságok
- szállás és más szolgáltatások
- közlekedés: előnyben a közösségi közlekedési formák
- energia (pályakarbantartás és üzemeltetés): kapacitás, szükséglet, csökkentés esélye, megújuló energia
- vízigény: ivó és egyéb használati víz, (hóágyú), ideiglenes és állandó felhasználók, cél: legyen elég a természetes forrás!
- szennyvíz: meglévő kapacitás a tisztításra, hasznosításra, igények
- elfolyó vizek elvezetése, felfogása, újrahasznosítása
- hulladék: meglévő és telepítendő kiszolgálási formák
- innovációk és intézkedések: Lillehammer 1994 (jó példa)

Sportolást biztosító tényezők a Normafánál:

A kulturális (sport) turizmus és annak energia vonatkozásai esetén az utazás mértékének csökkenésével párhuzamosan a hazai-helyi természeti környezet beszűkülése és az ottani ökoszisztémák degradálódásának veszélyével kell számolni. Normafa egyes területein kritikus a vékony talajréteg eróziójának fokozott kockázata, melynek megőrzése elsődleges. Az eddig készült szakmai tanulmányok és a közösségi tervezésen elhangzottak szerint ezen a meredek területeken történő hóágyúzás nem javítana, hanem felgyorsítaná az erózió sebességét az átalakuló növénytakaró miatt (NTCK 2013). A lokális szennyezésként kell említeni a szolgáltatást biztosító gépek üzemidőben történő zaj és légszennyezését esti sielésnél pedig a fényszennyezést, azonban egyes szakértők szerint a terület jelenlegi zajterhelését figyelembe véve és a zaj szennyezés összeadódásának logaritmikus volta miatt jelentős változás zaj szennyezés tekintetében nem várható.

A jelenlegi trendeknek megfelelően nagyobb rizikót jelenthet a befektetés megtérülése, így a vállalt kockázatok is arányaiban magasabbak. A Normafa rehabilitációjaként elkészült NATURA 2000-es hatásbecslés szakmai értékelésére itt nem térnénk ki. Abban szereplő megállapításokkal szakmai szervezetek (BNE, CEEWeb, DINP, MME, WWF) számos ponton nem értenek egyet. A közösségi tervezéseken a Hegyvidék Önkormányzat által kijelölt Kis-Norma lejtőt célzó sífejlesztési koncepcióját elfogadták a résztvevők. Ennek oka, hogy a területen tapasztalható sísport rendezettebbé válásával más területekről levegyük a terhelést. A közösségi tervezés természetvédelmi csoportja által készített anyagban is kihangsúlyozták, hogy hóágyú rendszer telepítését és ehhez szükséges pályakezelő gép üzemeltetését csak és kizárólag ezen a területen tudják elfogadni. Más korábbi sípálya, vagy tervezett új pálya esetében semmilyen vonalas létesítmény (liftek, hóágyú rendszerek) nem valósíthatók meg.

Alpesi sielés fejlesztése előtt megfontolandó tényezők: tengerszint feletti magasság, meteorológiai kilátások, műszaki lehetőségek. A fejlesztések esetében az XII. Kerület Önkormányzata jelezte, hogy amennyiben a rendszer nem üzemképes, akkor a létesítmények elbontásra kerülnek. Kérdés, hogy megújuló energiaforrások bevonhatóak-e az üzemeltetésbe, valamint az ágyúzáshoz szükséges víz honnan lesz begyűjtve, hol lesz tárolva és milyen eljárással kívánják a műhivat előállítani?

III. HOLISZTIKUS MEGKÖZELÍTÉS ÉS MEGOLDÁSKERESÉSÉ:

Dosek (2015) megállapításai alapján:

- 1) a fejlesztéseket az ökológiai és gazdasági fenntarthatóság szemszögéből szükséges megközelíteni, társadalmi egyetértéssel
- 2) a normafai adottságok (időjárás, terepviszonyok) sportélményének értéke hogyan viszonyul az "egészségérték", meg "kulturált közösségi szórakozási értékhez"
- 3) mi a normafai adottságok üzleti értéke? Összevethető-e ez a természeti értékek által nyújtott ökoszisztéma szolgáltatásokkal és a természeti-élmények sajátos csodájával.
Alapvető kérdés, hogy ide kell-e a vurstli-biznisz?
- 4) családi és gyerek-, ill. diáksport lehet egy erős irány, kezdők pályái jól kialakíthatók;
turisztika, ami nem szezonális hatású, hanem mindennapos, de mérsékelt igénybevétel,
- 5) sportban a minél kevesebb környezeti terhelést jelentő sportágak ajánlottak: sífutás, sítúrázás, futás, nordic walking, tájfutás, szelíd kerékpározás
- 6) közösségi közlekedés előtérbe helyezése (fogaskerekű, libegő, gyermekvasút, busz) és kapacitásuk fejlesztése a gépkocsiforgalommal (újabb parkolóhelyek) szemben
- 7) a befektetések gazdasági haszonelvősége összeegyeztethető-e az „elviselhető” fejlődés elvével?

IV. JAVASLATOK, MEGOLDÁSOK:

Szakmai, civil szervezetek és a lakosság bevonásával kell az egyes fejlesztések hatástanulmányait elkészíteni, a beruházásokat megvalósítani és folyamatos kontrollal kell követni az üzemelést és a fenntartást. Legfontosabb kiindulás, hogy a jelenlegi önkormányzati elképzelések mellett hány fő jut egy adott területre, sípálya esetén hány menet teljesíthető 2 óra alatt, a kiszolgáló létesítmények (pl. WC) száma megfelel-e a mai szabadidősport igényeinek, az üzemeltető (önkormányzat, vállalkozó) részéről kellő mennyiségű fejlesztésre van-e hajlandóság? A szükséges infrastruktúra elhelyezhető-e a meglévő épületekben? Amennyiben ezen kalkulációk megszülettek lehet a közösség által vázolt többi sporttevékenység igényét is figyelembe venni: downhill (libegő fejlesztés), futás - túrázás (útvonal jelölések) stb. Ehhez szükséges felmérni, hogy széles társadalmi haszon társul-e a megaberuházáshoz? De tudnunk kellene, hogy milyen ökoszisztéma és népjóléti szolgáltatást nyújt a mai Normafa a lakosságnak, és mit veszíthetünk a beruházások megvalósulásával.

A beruházás és működtetés finanszírozásáról úgy döntsünk, hogy széles kör számára legyen elérhető a kínált szolgáltatás, legyen előremutató a sport szempontjából, és ne terhelje önfenntartó képességénél túl a környezetet. Csak ezt követően lehet érdemi döntés a fejlesztés elviselhető mértékéről.

Csökkentsük a minimumra az építkezéseket, az erdő átalakítását a védett területeken (NTCK 2013, WWF 2014).

Fontos fejlesztési kritérium, hogy az engedélyezett vállalkozások (ha lesznek) bevételeikből forgassanak vissza az ökológiai, környezeti fenntarthatósági célokra. A

megvalósuló Kis-Norma sípálya esetében a síoktatást szervező (ökormányzat, vállalkozások) a diákok szállítását szervezzék meg (pl. kisbuszokkal) az alacsonyabban fekvő városrészekről.

Támogatjuk a családi, ifjúsági és diáksportot, a lakossági szabadidősportot, és ehhez tegyék lehetővé a kezdők számára alkalmas Kis-Norma lejtők gyermeklifttel, hóágyú rendszerrel történő kiszolgálását.

Az Anna-rét maradjon meg a sportolásra egyik leginkább alkalmas helyszín kiszolgálására. Ne legyen a „tájbeépítés” áldozata. Olyan újabb vonalas létesítmény ide nem szükséges, mely korlátozná más felhasználási lehetőségeket.

Az önerőből történő helyváltoztatást hozzuk előnyös helyzetbe (ez nagyobb egészségi bónusszal jár a társadalom számára) a gépi felvonó kiszolgálású, üzletszerű vállalkozások uralma helyett.

Ne legyen felesleges befektetés műanyagpályás futókörre, lesiklópályára; maradjunk meg a természetes ruganyos talajnál, fordítsunk viszont figyelmet a karbantartásra.

A klimatikus változások és vízigény ellenőrzésére próbaképpen a sífutópályák, és a kis területre koncentrált free-style park (Kis-Norma teteje) hóval való ellátása és karbantartása lehet bevezető - kísérleti lépés a nagyobb volumenű Kis-Norma fejlesztése előtt.

A terület terhelésének növekedését váltsuk ki a Budapesthez közeli síterek párhuzamos fejlesztésével, (Dobogókő, Visegrád, Nagy-Hideghegy, Eplény, Mátraszentimre, Kékestető), valamint Budapesten és az agglomerációban található műanyag sípályák fejlesztésével (pl. Budakeszi, Hegyvidék, Óbuda, Pasaréti Síiskola, Pestszentlőrinc stb.)

Nyári bobbpályát, downhill (DH) pályát lehet kevésbé féltett természeti területre telepíteni, ez segíthet elkerülni a városligeti vidámpark kimúlásának sorsát, és a Budai-hegység területének kimúlását is. Belterületre épített extrém-bicikli pálya Budakeszin is üzemel, melyet az építőik folyamatosan fejlesztenek. Mivel azonban visszafoghatatlan igény van a DH-kerékpározásra, meg kell vizsgálni annak lehetőségeit (itt vagy máshol?), hogy kizárólag a megadott területre szorítjuk be ezt a sportolási formát. A jelenlegi fagyos-töréskárok alaptól lehetetlenné teszik a kímélendő területek használatát. Ezt a helyzetet nem kellene sietve megváltoztatni erdőtisztítással. Viszont a kerékpáros szövetség áldozat- és felelősségvállalásával lehetne karbantartott DH pályát is létrehozni, praktikusán a többször felvetődött libegő alatt, rendészeti ellenőrzéssel, komoly büntetéssel a tilosban járóknak. Lehetne fényképes igazolványhoz kötni a libegőn történő kerékpárszállítást, amely egyik oldalról ellenőrzésnek, a másiktól pedig a szabályok elfogadásaként is felfogható.

Szánkózásra alkalmas lejtők kijelölése kiemelten fontos, mivel a havas napokon a területre feljutók több mint 90%-a ezt a tevékenységet űzi. Továbbá szükséges lehet a szánkópályák elkülönítése a sielők által használt területektől. Szánkózó út és (ettől elkülönített) sítúra útvonalak (pl. Budakeszi, Makkosmária, Kakukk-hegy felé,) gépi bejárással (motoros szánnal) tartósítható hóviszonyokkal megoldható. Legpraktikusabb egy (vagy több) kezelt szánkózó út elkülönítése lehetne, szükség szerint minimális tereprendezéssel a biztonság érdekében. Ezen szakaszokra a téli időszakban gyalogosok ne mehessenek be. Lehetséges irányok: Normafa - Budakeszi, Normafa - Disznófő.

A Normafára tervezett hosszú távú sportcélú fejlesztés lehet a Csillebérci -táboron belül egy tartósan megkímélt sífutókört létesítése. Itt a szabad hely és a megfelelő domborzat miatt el lehet helyezni a hűtőházas, fedett sífutókört és ennek központi részében síoktató csarnokot. Ugyanígy a tábor területén a többek által említett kezdőket célzó műanyag pálya a hozzá tartozó gumiasztal, varázsszőnyeggel és kisebb csákányos, tányéros felvonokkal szintén elhelyezhető.

A Budai-hegységben kijelölt sítúra úthálózat, sífutókörök kitáblázása és fejlesztése indokolt. Ezen pályák felület karbantartás, műhóval javítás, terítés számításba jöhet. Ugyanakkor ez minimális gépi munkát jelent nagy sportbéli hozadékkal és a területre feljutó sportolók legnagyobb szétterítésével. A sífutó utak gépi bejárása minimális zavarással, szennyezéssel jár. Javasoljuk párhuzamos vonalvezetéssel a gyalogosok számára kijelölt másik nyomvonal megtaposását is, mert ők különben nem respektálják a sífutók számára kialakított klasszikus, szabadstílusú nyomokat és széttapossák azt, illetve zavarják a sífutók mozgását, ehhez információs táblák kihelyezése, mind a sífutók, mind a gyalogosok, biciklisták számára.

A Normafától a János-hegyig a görgős sportok számára alkalmas út kialakítása lenne előremutató. Kritériuma: legyen minél simább az útfelület, amely nem a gépjármű biztonság számára, hanem a gördülő sportokat űzők egészségi kívánalmainak, az ízületi sportártalmakat kizáró minőségű, rázkódásmentes sima felület kialakításával hozható létre a babakocsisport, görkorcsolya, gördeszka, gyermek és felnőtt biciklizés, síroller, stb. számára. A Szépjuhásznétól a Mátyás -király út lakott részéig, illetve a János-hegyre felvezető szilárd útburkolatú utakra is alkalmazható lenne ez a kritérium. Legyen kijelölt és minőségi útvonal a gördülő sportok használatára, a kerékpáros közlekedés-sportolás fejlesztésére. Itt szükség van komoly befektetésre a renováláshoz és stabil, használható útfelület kialakításához. Ezzel párhuzamosan a gépkocsi forgalom minimalizálásra, továbbá az erdei utakról a biciklisták szilárd burkolatú utakra történő terelésével.

Az erdei tornapálya (kondíciófejlesztő eszközökkel) akkor lesz népszerű, ha színvonalas, időálló és a modern igényeknek megfelelő eszközökből áll. A mozgó alkatrészes eszközök vonzóak ugyan, de azok karbantartást igényelnek, rongálódási esélyük is nagyobb.

Szóba kerülhet a régi mintára a Lővi-fa környékén kb. 1 kilométeres ösvény mellé telepíteni az eszközöket, továbbfejlesztési irány lehet a korábbi Budakeszi irányába az ún. MHK kör, valamint a KFKI sporttelep felé történő bővítés. Ez a megoldás a használók szétszórására alkalmas és sok vendég egyidejű fogadására tenné képessé a rendszert. A központosított, egymás közelébe telepített „szabadtéri konditerem” komoly bázisa lehetne élsportolók köredzéseinak is, a közelre telepített eszközök lehetővé tennék a forgószínpadszerű használatot és praktikus elhelyezéssel az eszközök védelme is megoldható (web-kamera, figyelő szolgálat, hangszóró). A szükséges építendő létesítmények a fenntarthatóságot szolgáló műszaki paraméterek szerint létesüljenek, alkalmazzunk innovatív, jövőbe mutató megoldásokat, amelyek országos mintái lehetnek a környezetkímélő fejlesztéseknek.

Használjuk ki a sportpedagógiai lehetőségeket:

- tartsunk a gyerekeket kísérő pedagógusok (tanárok, edzők) számára célirányos képzéseket, és támasszunk elvárásokat felőlük,
- használjuk ki a sport által nyújtott nevelési lehetőségeket,



- a fair play a környezettel való viszonyunkban is kapjon jelentős szerepet
- a „Normafa bejáratnál” időszakos témaváltással legyenek fenntarthatóságra rávezető kiállítások

A jelenleg kihasználatlan épületek (pl. az Olimpiaszálló, a Fácános, Lóvasút, Disznófő étterem) rehabilitációja, mint új fogadó helyszínek. Építészeti felújított Fácános, mint természet- és környezetvédelmi bemutató központ, vagy az Olimpiai szálló esetében a bontás és egy új, előrettekintő színvonalú „passzív ház”, e témakör bemutató helyszíne lehetne. A befektetést pártoló szándékok itt bontakozzanak ki, ne az erdő átalakításában, elfoglalásában.

A sportolási célok fejlesztéséhez a meglévő épületekbe hiányzó szolgáltatások kellenek: ingyenes WC, pelenkázó, fizetős zuhanyzó, öltözők és csomagmegőrző szekrények kialakítása, bérelhető közösségi terek a rendezvények számára.

Üzemeltetés:

El kell érni, hogy a fenntartás és működtetés ne vállalkozásként működjön, hanem egészségi szolgáltatásként. Kiemelendő, hogy a pedagógusok (tanárok, edzők), az üzemeltetők és az erdészeti dolgozói azonos elvek alapján működjenek együtt (szervezzünk közös munkatalálkozókat az érdekek egyeztetésére).

Munkájukat segítse szervezett rendész csapat, mely ne legyen függvénye a megaberuházásnak, hanem az időjárási viszonyokon alapuló várható látogatói létszámhoz igazodjék. Erre már a terület mai állapotában is szükség lenne.

V. SPORTÁGAK ÉRTÉKELŐ TÁBLÁZATA A NORMAFA KÖRNYÉKI SZEREPEK TEKINTETÉBEN

Dr. Dosek Ágoston a Tesnevelési Egyetem docense a NTCK kérésére megvizsgálta a helyszínrre tervezhető sportformák környezeti hatását annak érdekében, hogy javaslatot tehessen a Normafa természetéhez közeli állapotának fenntartására illetve a sportélet fejlesztésére (Dosek 2015). Az általa készített megközelítés pontértékekben kifejezhető összehasonlítást tesz lehetővé a sportágak között. (Nem ökológiai lábnyomot mér, csak egymáshoz képest ad civil sportoló és környezetvédő megfontolása alapján egy összehasonlíthatóságot. A szempontok zömében környezeti szempontok, a társadalmi és sportági haszon/érték nincs benne strukturálva, ebből adódóan a negatív vagy pozitív érték nem fejezi még ki a sportág elvetésének vagy fejlesztésének kritériumait.)

Szerző javasolja, hogy a felmérés kidolgozható akár szakemberek szélesebb köre, akár a helyi lakosok, vagy sportolók számára is. Likert skála szerinti megfogalmazással - nagyon negatív, inkább negatív, közömbös, inkább pozitív, nagyon pozitív - értékelések adhatók (Dosek 2015).

Értékelési szempontok:

- 1 Területigény
- 2 Egészségi pozitívumok, élsport érdekek
- 3 Ökológiai szintű beavatkozás
- 4 Látogatói létszám
- 5 Gazdasági érdekek
- 6 Tartós befektetés ésszerűsége
- 7 Energiaigény
- 8 Vízigény
- 9 Szennyezés mértéke
- 10 Taposási kár
- 11 Talajkoptatás (erózió veszélye)
- 12 Innovatív technikai fejlesztés
- 13 Nevelési, oktatási haszon
- 14 Elfogadás a helyi lakosok részéről

Eredmények: sportág / ill. fejlesztési elképzelés	pontszám
Bob pálya / Alpesi sí / Harangvölgyig	-15
Alpesi sízés / Mátyás kir. Útig	- 8
Nyári műanyag sípályák	- 4
Kerékpáros downhill pálya	- 2
Hócsarnok, fedett sífutókör	- 2
Műanyag futókör	0
Műhavas gyermeksípályák	1
Hegyikerékpár kijelölt edzőkörök	2
Sífutópályák hóágyuval	5
Szánkópályák (kijelölt terület és útvonal)	5
Havas park szabadstílusú sízéshez	4



Tájékozódási futás TRIM-pálya	7
Gyalogos turista és futóutak karbantartása	8
Erdei kerékpárút hálózat	8
Görgős eszközökre útépités (Normafa- Libegő felső)	9
Kerékpározásra szilárd utak javítása	10
Erdei kondipálya (tornapálya)	10

VI. EGYÉB „ZÖLD” OKTATÁSLEHETŐSÉGEK

Mivel a 2015. január 13-án bemutatták a Normafa rehabilitációját célzó legfontosabb célokat, január 29-én Pokorni Zoltántól, Hegyvidék Polgármesterétől az NTCK szervezetei felkérést kaptak egy természetvédelmi oktatási központ koncepciójának kidolgozására. Az NTCK közösségi tervezésen is ismertettük e felkérést és erre több visszajelzést is kaptunk, melyket pontos kba szedve összegyűjtünk.

1. A Normafa esetében semmilyen olyan beruházási elemet nem tudunk támogatni, mely a területen új útvonalakat jelöl ki. A meglévő hálózat csökkentését és rendszeresítése indokolt, tematikus tanösvényként történő fejlesztésük kiváló lehetőség a terület értékeinek ismertetéséhez, megőrzéséhez.
2. Továbbfejlesztésre javasolt a Pilis Parkerdő Zrt. és a WWF Magyarország fenntartható erdőgazdálkodást célzó bemutatója.
3. A Fácános területére tervezett természetvédelmi központ esetében javasoljuk a Nemzetközi Dendrológiai Alapítvány gyűjteményeinek elhelyezését, bemutatását (<http://www.dendrologia.eu/herbarium>).
4. Hazai és nemzetközi intézményekkel (pl. Magyar Természettudományi Múzeum) közös programok, rendezvények szervezése.
5. Budapesti iskolákkal tematikus programok szervezése a létesülendő központ keretében.
6. Komplex turisztikai és oktatási csomag kialakítás nem csak az országos és fővárosi intézményekkel, de az agglomeráció településeivel és létesülendő Budakörnyéki Natúrparkkal.

Irodalom:

- Dikács E., Ujj Z. (2004): Sport és Környezetvédelem. Magyar Olimpiai Bizottság Környezetvédelmi Bizottsága. Budapest.
- Dikács E., Ujj Z. (2014): A magyar sport környezetvédelmi programja <http://tf.hu/wp-content/uploads/2010/04/Dikacs-Erno-Ujj-Zoltan-Sport-es-kornyeztvedelem-szemelvenyek-MOB-Budapest-2004.pdf>
- Dosek Á. (2004): A sízés környezeti vonatkozásai. in: Dosek Á.- Ozsváth M (szerk.): A sízés +3. Ozsváth Miklós. Budapest. 17-20.
- Dosek Á. (2013): Fejleszthető-e elviselhető módon a Normafa – avagy konfliktusok és megoldások.(Előadás írott anyaga a Normafa Park Konferenciára, http://www.skioutlet.hu/images/Dosek_A_Elviselhető_Normafa_fejlesztés.pdf, Az előadás videón: <https://www.youtube.com/watch?v=hv9rHvxkEmY>)
- Dosek Á. (2015): Normafa természetesen: Sportelképzelések,. Normafa Természetesen Civil Koalíció szerkesztésében, Budapest (in press).
- Kovács T. (2004): A rekreáció elmélete és módszertana Fitness Kft. Budapest



Marosffy D. (2014): <http://marosffy.hu/?p=2099> letöltés: 2014. december 19.
NTCK (2013): <http://www.greenfo.hu/uploads/dokumentumtar/normafa-tanulmany-2013.pdf>
Vásárhelyi T., Dosek Á. (2012): Szabadidő, turizmus, hobby in: A Nemzeti Környezeti Nevelési Stratégia.
http://mkne.hu/NKNS_uj/layout/NKNS_layout.pdf
WWF Magyarország (2014): <http://wwf.hu/archivum/2014ev/1/elkeszult-a-fafelmeres-a-normafan>



Téma: Normafa közlekedése

Összeállította: Márton Miklós, a Közlekedés Munkacsoport megbízásából

Történeti áttekintés

A Normafa és környéke már a XIX. század elején közkedvelt kirándulóhely volt. Kezdetben a kirándulók elsősorban Zugligeten át érkeztek, vagy ahogy eredetileg hívták, Disznózugon keresztül (Auwinkel, vagy Sauwinkel). Jelentős forgalom irányult ide, bár a közösségi közlekedés szervezésében gondot okozott, hogy a kirándulók elsősorban a kedvező időjárású tavaszi és kora őszi napokon jöttek tömegesen. Zugligetbe 1832 augusztusától ment rendszeres omnibusz ⁽¹⁾.

1868-ban indult Buda második lóvasútja ⁽⁴⁾ (Budai Közúti Vasúti Társaság), amely a Lánchídtól Laszlovszky-majorig (Zugligeti út 58-60; ma Magyar Máltai Szeretetszolgálat központja) járt. ⁽³⁾ A Lánchíd és Zugliget között reggel 5 órától 10-ig negyedóránként, 10-től délután 3 óráig félóránként, s ez után este 10-ig ismét negyedóránként követték egymást a kocsik. A zugligeti vonalon több nagylejtésű szakasz volt, itt előfogatokat (forspont) is alkalmaztak. A lóvasút jelentős mértékben megkönnyítette a budai kirándulóhely megközelítését, amit az is bizonyít, hogy a megnyitást követő hónapokban igen élénk volt a forgalom.

A megnyitás napján 1496 utasa volt a zugligeti lóvasútnak, az első teljes hónapban 42 329. Az őszi időszakban azonban rohamosan csökkent a forgalom, ezért november 25-én megszűnt a közlekedés, és csak következő év március végén indult újra. A helyiek erős tiltakozása miatt később téli szünet nem volt: naponta legalább két fordulót tettek a kocsik.

A forgalom igen kiegyenlítetlen volt. Míg egy-egy hétköznapon előfordult, hogy csak egy-egy utas foglalt helyet a lóvonaton, addig ünnepnapokon a társaság kénytelen volt a forgalmasabb állomásokra – így a két végállomásra és a Szép Ilonához – „minden rendbontásnak eleje veendő” rendbiztosok kirendelését kérni. A lóvasút társaság által vásárolt telek a legenda szerint Vörösmarty Szép Ilonkája után elnevezett területen fekszik, itt 1870-ben 80 lónak istállót és mellé a lovászmesteri lakást építettek, majd 1881-ben a lóvasúti üzem céljára épített kocsiszín is elkészült – Szépiloná néven.

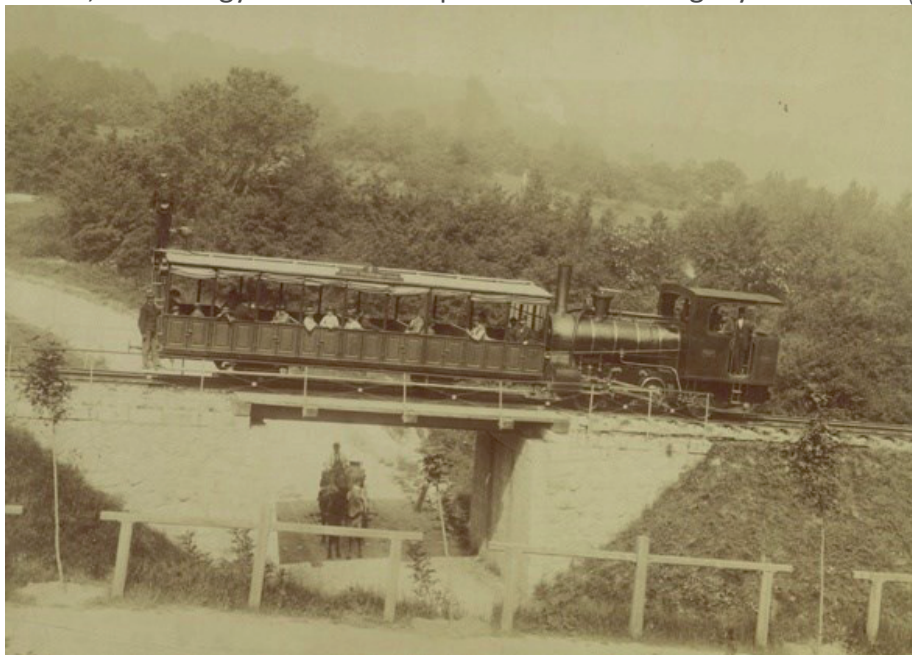
A kocsiszín ma is üzemel. A társaság vállalta, hogy vezeti a zugligeti postát, gyűjti a leveleket, és azokat lóvasúton szállítja. Bélyegek, borítékok árusításával a Zugligetben lakó állomásfőnököt bízták meg. ⁽¹⁷⁾

A zugligeti lóvasút olyan nevezetesség volt, amely Krúdy *A vörös postakocsi* című regénye által az irodalomban is megjelenik: „Lóvasútra szálltak a hidakon túl. Még a hosszú és óriáskifli és serszagú kocsik jártak a budai hegyek között. A kocsis csak néha-néha túlkölt és Tündér Ilonánál hosszadalmasan várakoztak. A szembejövő kocsit kellett megvárni és az utasok a kocsmába tódultak. A kalauz néhány lökést próbált a javítás alatt lévő kuglipályán...”

1874. június 24-én indult az első fogaskerekű vasút a Városmajorból – akkor még gőzvonattal, és még csak a Svábhegyig. Az állomásépületet a magas-tátrai



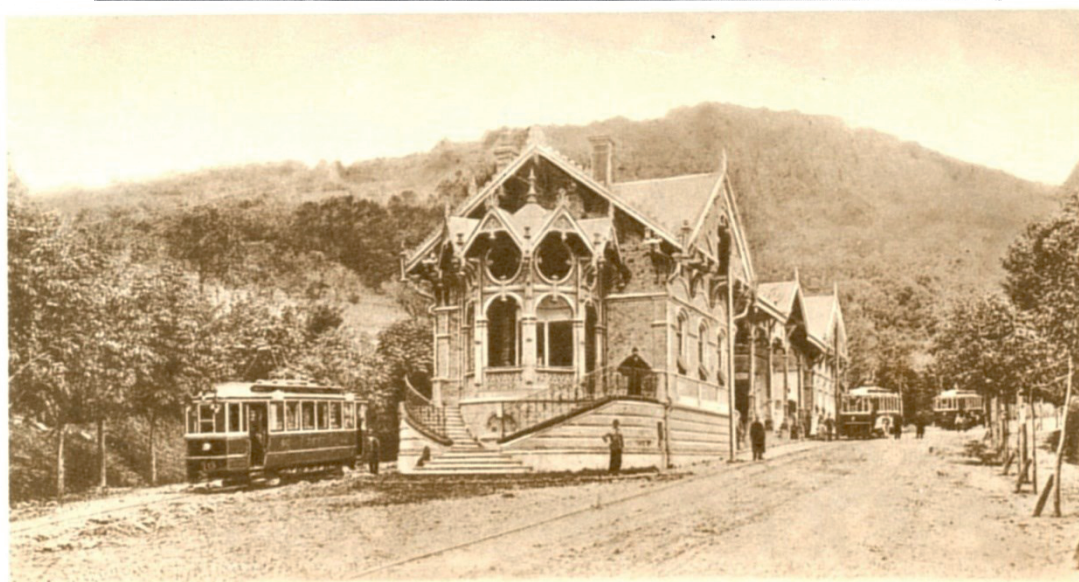
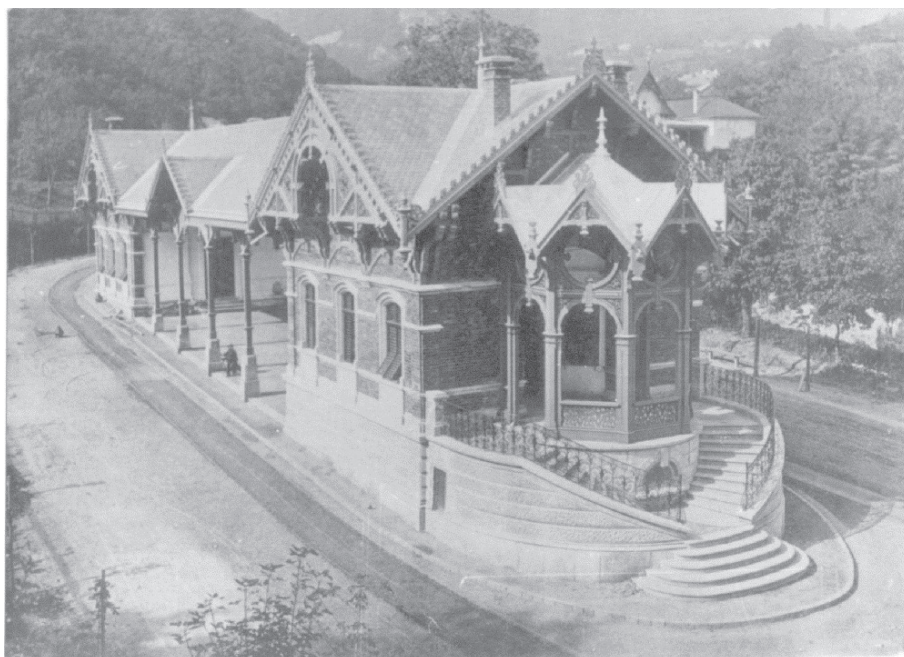
épületekhez hasonló stílusban építették meg, és közvetlen átszállást biztosítottak a zugligeti lóvasútra, sőt a menetrendeket is összehangolták. Akkoriban a Fogaskerekűn 30 perc volt a legsűrűbb követési idő. A megnyitáskori hegyi végállomáson, a Svábhegyen az állomásépület csarnoka a vágányt is lefedte. ⁽⁸⁾



A Fogaskerekű 1890 körül

Az 1876-ban megnyíló Margit híd lehetővé tette, hogy a pesti és a budai lóvasút társaság egyesüljön, és például Zugligetbe a pesti belvárosból közvetlenül el lehessen jutni. 1878-ban a pesti lóvasúti társaság, a PKVT megvásárolta a BKVT vagyont, és nevét Budapesti Közúti Vaspálya Társaságra változtatta, melyet előbb BpKVT -nek, majd BKVT-nek rövidítettek. A millennium évében, 1896-ban írt menetrend szerint Zugligetbe lóvasúti kocsik indultak a Károly kaszárnyától (mai Deák tér, Bajcsy-Zsilinszky úton és Margit hídon át) és a Lánchíd budai hídfőjétől. Ugyanakkor betétjárat is közlekedett a Vígszínház és Szépilona között, később pedig a Károly kaszárnya és a Fogaskerekű vasút között. ⁽¹⁷⁾

Valószínűleg a hegyvidéki lóvontatás nehézségei is indokolták, hogy a zugligeti vonalat a legelső között, 1896. szeptember 15-én villamosították. ⁽¹⁹⁾ Valószínűleg ekkor épült a ma is látható faszervezetes végállomás épület (Zugligeti út 64).



A zugligeti villamos korábbi végállomása (Zugligeti út 64) a századforduló körül





1896: Balra a zugligeti villamosvonal, jobbra a Szépilona kocsiszín

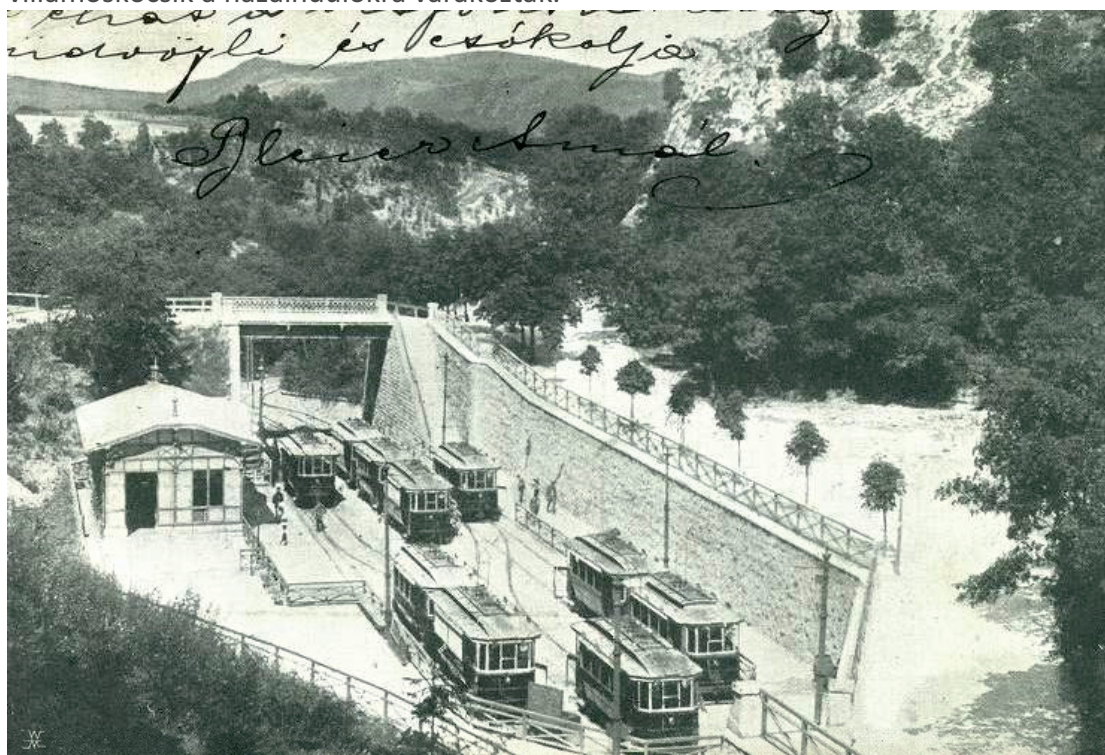
A budai hegyekben szaporodó villák következtében tovább növekedett a Fogaskerekű Vasút forgalma - 1875-ben 96 ezer fő szállított utas, 1889-ben 187 000-, mely vonzóvá tette a vasútvonal meghosszabbítását. ⁽¹⁷⁾ A Svábhegytől a Széchenyi hegyig tartó vonalszakaszt 1890. május 17-én nyitották meg, így a vasútvonal hossza 3733 m-re nőtt, a szintkülönbség 315 méter lett. ⁽⁸⁾

A zugligeti villamosvonal meghosszabbítása a Fácán vendéglő alatti szurdokig - ahogyan a köznyelv hívta: a Vaskapuig- 1903. május 1-jén nyílt meg; ez lett a város legmeredekebb pályájú járata. ⁽⁵⁾ A korábbi végállomás épületében ettől fogva nyáron posta, távirda és telefon-hivatal működött. A zugligeti villamos mai szemmel kifejezetten romantikusnak tűnhet, hiszen a külső szakasz akkor még teljesen lakatlan terület volt.



Korabeli képeslap a zugligeti villamos későbbi végállomásával, háttérben a Normafa lejtőivel

A villamos társaság igyekezett megfelelni az utazási igényeknek, ami korántsem volt könnyű, hiszen az igények elsősorban vasár-, és ünnepnapokon jelentkeztek, de kedvező időjárás esetében tömegesen. Az alábbi képeslap a század első éveiben készült, valószínűleg egy tavaszi vasárnap déli óráiban, amikor a kirándulókat kihozó villamoskocsik a hazaindulókra várakoztak.



Korabeli képeslap a zugligeti villamos későbbi végállomásával



Az akkori forgalom szervezésére jellemző, hogy 1910-ben, amikor a villamosvonalak számozást kaptak, Zugligetbe két villamosvonal járt: a 43-as Zugligetből a Lánchíd budai hídfőjét érintve a Ferenc József (Szabadság) hídon át ment a pesti oldalra, és a Kiskörúton, a Váczi körúton (Bajcsy-Zsilinszky út) át a Margithídon át tért vissza Zugligetbe; míg a 45-ös ugyanezt a kört a fordított irányban tette meg. A kocsik felváltva, 10 percenként indultak reggel 6:30 és este 10:00 között. Ezen felül a nyári hónapokban az Egyház térről a 47-es számú villamosok is Zugligetbe hozták a kirándulókat. ⁽⁶⁾

A forgalom növekedett, ennek követésére a villamos társaság nyolcvan darab különleges motorkocsit rendelt a hegyvidéki vonalakra. Az új motorkocsik („V” típus, később 1000-es sorozat) a társaság legnagyobb utasterű kocsijai voltak. Ajtajaik eredetileg az évszaknak megfelelően kicserélhetőek voltak; a nyári kétszárnyú rácsos kertajtóról a téli, a peront teljesen záró ajtókra.

A kocsikon a légfék és a kézfék mellett sínfék is volt. (Műszaki érdekesség, hogy a motorkocsi irányváltó kapcsolóját nullába téve úgynevezett biztonsági kapcsolásba kerültek a motorok. Ez azt eredményezte, hogy ha netalán elindult volna a kocsi a lejtőn, akkor 4-5 km/h sebességnél hirtelen erős rántással befékezett (a motorok villamosfék áramköre felgerjedt ennél a sebességnél). Ekkor szinte álló helyzetre megállt a kocsi, majd újra nekieredt: ezzel a legurulási sebességgel viszont még futva is kényelmesen utolérhető volt a kocsi.

Ennek a járműszériának a különleges jellegét adta még, hogy teljes mértékben magyar fejlesztésű és gyártmányú berendezéssel épültek. Az 1000-esek eredeti TSA 100-as motorjaikkal képesek voltak a 40-50 km/h-s sebesség elérésére, azaz nagy méretük ellenére igencsak fürgé kocsik voltak kortársaikhoz képest. ⁽¹²⁾ Ennek is köszönhető, hogy a Széll Kálmán térről a villamos Zugligetbe 19 perc alatt ért ki. ⁽¹³⁾ ⁶

⁶ Összehasonlításként ma a busz a Széll Kálmán térről menetrend szerint 20 perc alatt ér fel a Normafára. ⁽²¹⁾





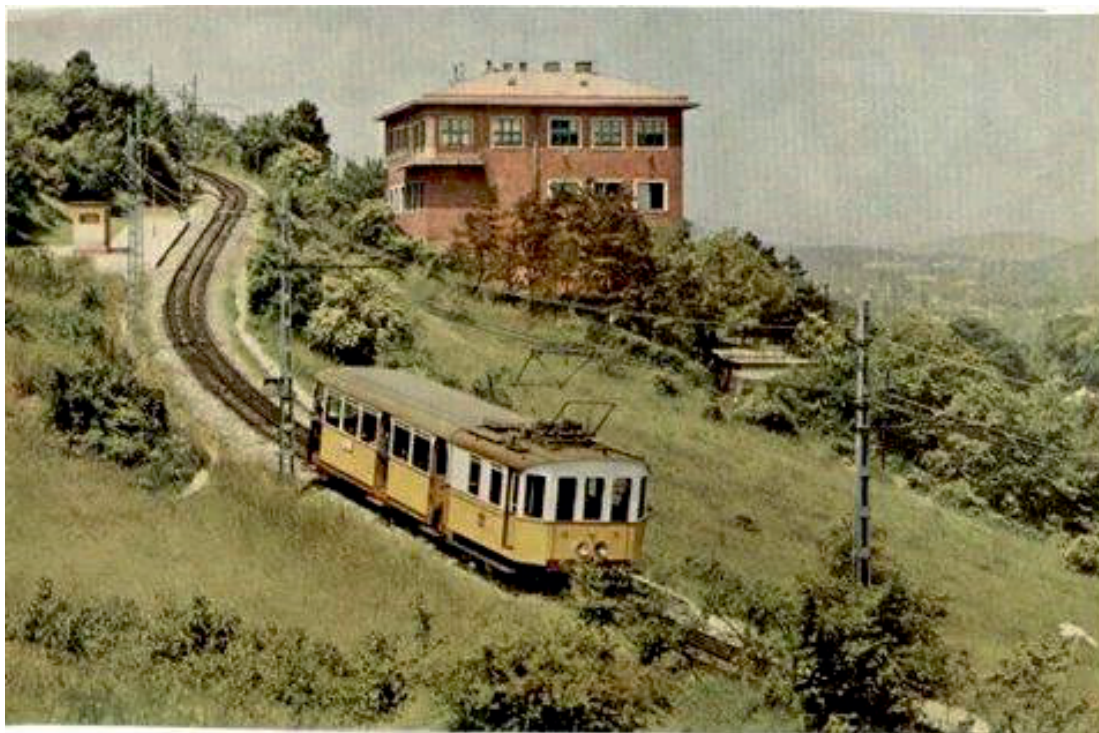
Az új motorkocsik a Zugligeti végállomáson

A Fogaskerekűt 1929-ben átépítették, és az ekkori tulajdonos BSZKRT nyolc új, villamos üzemeltetésű szerelvényt állított üzembe. A *Rowan-rendszerű* szerelvények egy kéttengelyes mozdonyból és egy ahhoz, a hegy felől csatolt, a mozdony alvázára támaszkodó egytengelyes pótkocsiból állt. A svájci kooperációban készült szerelvények első két mozdonyának mechanikus részét szintén a winterthuri gyár szállította, a többi mozdonyt, illetve a kocsikat a budapesti Ganz gyár.

A mozdonyokba két, egyenként 140 lóerős, 550 V névleges feszültségű egyenáramú elektromos motort építettek, a hajtásrendszerének egyik újdonsága az energia visszatáplálás volt: lejmenetben akár a hegymenetben fogyasztott energia egyharmadát is képes volt visszatáplálni a hálózatba. A vonat sebessége mind hegymenetben, mind lejtmenetben 12km/h volt.

A *Rowan-kocsikban* 64 ülőhely volt, melyből 10 I. osztályú és válaszfalakkal elválasztott 22-22 II. osztályú, továbbá a hegyoldali peronon négy, a völgyoldali peronon hat felcsapható ülést helyeztek el.

A kocsiknak három beszálló ajtaja volt oldalanként. Miután a mozdonyvezető a szerelvény völgyoldali végén dolgozott, a biztonságos vonatközlekedés érdekében a szerelvény hegyoldali végén *figyelőrt* alkalmaztak, aki a peronon a jeladó berendezést kezelte, illetve működtethette a vészféket. ⁽⁸⁾



A Fogaskerekű az 1930-as években

A Fogaskerekű forgalma a síforgalom megélénkülésével egyes téli szabadnapokon annyira megnövekedett, hogy ahogyan az alábbi képek is mutatják, nagy forgalom esetén két (egyes esetekben pótkocsikkal is felszerelt) vonatot indítottak egyszerre.



Két fogas halad egy irányba az Istenhegyi lejtőnél





Síelők a Fogaskerekűnél az 1930-es években

A harmincas években már a Zugligeti villamos és a Szabadsághegyig járó Fogaskerekű mellett rendszeres autóbusz járt Budakeszire, és Pesthidegkútra is. ⁽¹⁸⁾

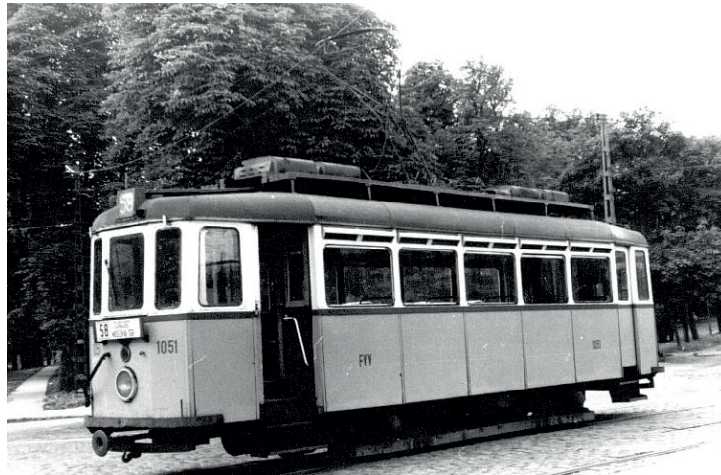
A második világháború nem okozott helyrehozhatatlan károkat a térség közlekedési infrastruktúrájában.

A trolibuszhálózat fejlesztése miatt számozták a villamosjáratokat a 70-es számtartomány alá, ezért 1955. május 16-tól a zugligeti járat az 58-as számot kapta. ⁽¹⁸⁾

Az ötvenes évek második felében indult meg a rendszeres buszforgalom 21-es jelzéssel a *Moszkva tér (ma Széll Kálmán tér)* és *Szabadság-hegy (Svábhegy), Fogaskerekű vasút* között. Később betétjáratok is indultak, 21A jelzéssel Szabadság-hegy – Csillebérc, valamint 21B jelzéssel a Szabadság-hegy – Jánoshegy között. Az 1960-as évek közepétől, 121-es jelzéssel gyorsjárat is járt a *Moszkva tér (Széll Kálmán tér)* és a *János-hegy* között. 1961. június 15-étől a 21A buszt felváltotta a 90-es, a 21B buszt pedig a 90Y jelzésű busz, az útvonaluk változatlan maradt. ⁽⁹⁾

A hegyvidéki villamoskocsik átépítésével (1958-61) kocsik megjelenése alapvetően megváltozott, és elsősorban a téli közlekedés vált kényelmesebbé.





Átépített (acélvázásított) villamos a zugligeti vonalon

1970-ben nyílt meg a Libegő. Az útvonala 1040 m hosszú, a két állomása közötti szintkülönbség 262 m, és ezt a távolságot 12 perc alatt teszi meg. A tartókábel két helyen az oszlopok kerekei alatt, a többinél a kerekek felett fut. A Libegő a XII. kerületi Tanács költségvetési üzemeként indult meg. A tömegjelenetekben is gazdag nyitást követő első tíz év a siker évtizede volt. A 14 millió forintos beruházással épített függőszékes közlekedési eszköz már az első háromnegyed évben 2 millió forint hasznot hozott, s az első tíz esztendő elteltével is nyereséggel zárult az üzem – a korra jellemző módon a beruházás megtérülésével nem foglalkoztak.⁷

A XII. kerületi Tanács hét éven keresztül üzemeltette a libegőt, 1977-ben átadta a BKV-nak.¹⁴ A BKV bérlet ide nem érvényes, jelenleg egy felnőtt jegy ára 900 forint. ¹⁵

⁷ Az első magyar kötélpálya neve eleinte szakmai körökben „Jánoshegyi kötélpálya” illetve „Zugligeti kötélpálya” volt. A kerületi önkormányzat pályázatot írt ki, ahol bárki javasolhatott nevet. Több tízezer javaslat érkezett. A teljes lista megtalálható a XII kerületi Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjtemény és Galériában. Végül a zsűri a javaslatok között nem szereplő Libegő nevet adta a drótkötélpálynak. Az ötletet valószínűleg a „Lebegő” névjavaslat adta. A hivatalos név „Jánoshegyi Légpálya” lett.



A Libegő avatása: Dr. Csanádi György közlekedési és postaügyi miniszter és felesége



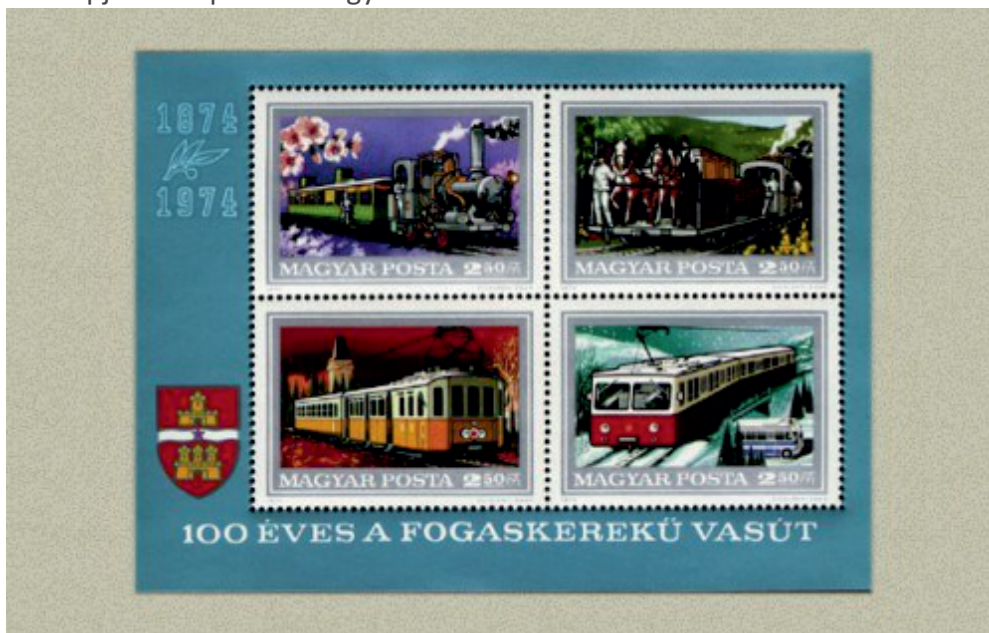


Libegőt népszerűsítő, korabeli plakát 16

A Fogaskerekű jelenlegi járműparkja 1973. augusztus 20-a óta szolgál. A szerelvények forgóvázis kivitelűek, egy motorkocsiból és egy hegyoldali pótkocsiból állnak. A szerelvényeknek csak a végein van vezetőállás, így a motorkocsi önállóan nem közlekedhet. A motorkocsikat forgóvázanként egy-egy 220kW-os, körülbelül 300 lóerős, 1500 V névleges feszültségű egyenáramú motor hajtja. A járműveket légfékberendezéssel is felszerelték, azonban energia-visszatáplálásra, a korábbi



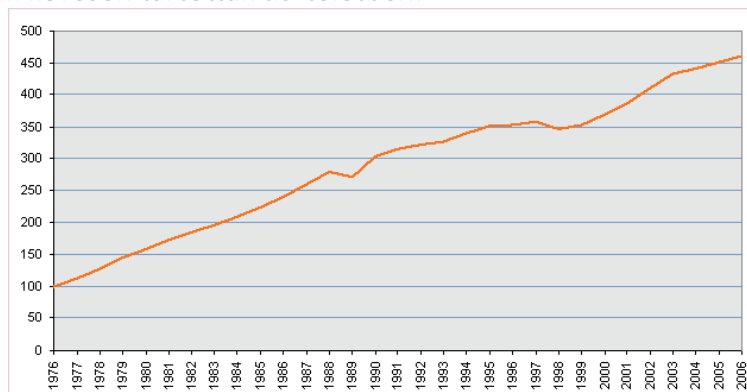
járművekkel ellentétben, nincs lehetőség. A Fogaskerekű megújulását és 100 éves születésnapját ünnepelni a Magyar Posta 1974-ben díszblokkot adott ki.



Díszblokk a Fogaskerekű Vas út 100 éves születésnapjára

A zugligeti villamos forgalmát a pálya leromlott állapota miatt 1977-ben először korlátozták, majd meg is szüntették. Akkoriban már készen voltak a Fővárosi Tanács tervei, melyek szerint a villamos helyett trolibuszt kell kiépíteni - amíg az el nem indul, villamospótló busz közlekedik. Ez 58V jelzéssel (Rédey utca, a mai János kórház és Zugliget között) 1977. január 17-én el is indult, majd 1980. március 3-ától - mivel akkorra már mindenki tudhatta, hogy itt nem lesz troli - 158-as jelzéssel véglegesedett. ⁽⁵⁾ Ma már ez a járat sincs meg, hiszen helyette a Nyugati Pályaudvartól indul a 291-es busz. Ugyanakkor a Harangvölgy alsó végéhez 155-ös jelzéssel jár busz a Széll Kálmán térről. ⁽⁷⁾

A hetvenes évektől a magántulajdonban lévő személygépkocsik száma folyamatosan nőtt. A nyolcvanas évektől egy-egy májusi vagy szeptemberi hétvégén a Normafa egyre inkább valamiféle óriási parkolóhelyre kezdett hasonlítani, ahol a parkolás szabályait csak kevesen tartották tiszteletben.



Személygépkocsik száma Magyarországon 1976 és 2006 között



Ez a folyamat a kirándulási szokásokat gyökeresen átalakította. Korábban a zöldbe való utazás - a villamosozás, vagy a fogaskerekűzés - a kirándulás, az együttlét szerves részét alkotta. Az ezredfordulóra egyre többen érezték úgy, hogy ők úgy akarnak az érintetlen természetbe jutni, hogy annak közvetlen széléig autóval utazzanak. Ez az autós természetjárás persze erősen fenyegeti magát a természetet.



A természetjárás új módja

1988-tól a gyors 21-es busz már a Normafáig járt, a 90-es viszonylat viszont megrövidült: Csillebérctől a Normafáig járt. ⁽²⁰⁾ Jelenleg a 21-es busz már a csillebérci KFKI-ig jár, míg a 21A jelzésű busz a Normafáig megy. ⁽²¹⁾

Az autóbuszüzem rugalmasan tud alkalmazkodni az igen hektikusan változó utasforgalomhoz: rossz idő esetén ritkítható a forgalom, jó idő esetén sűrűbben indíthatók a buszok. Ugyanakkor a Normafánál várakozó autóbuszok a téli időszakban folyamatosan járatják a motort, ami zaj-, és légszennyezést jelent. A buszokból elfolyó olaj közvetlenül a védett területeket szennyezi.

1993-ban a kerékpárszállítás lehetővé tétele miatt a fogaskerekű kocsik belső elrendezését átalakították, így egy szerelvényen jelenleg 82 ülőhely van, összesen 252 főt szállíthat. A járműpark egy részét a 2000-es évek elején felújították, a járművek új belső burkolatot és festést kaptak, elektronikus jegykezelőkkel, egyedi ajtónyitással, *Vultron-rendszerű* hang- és vizuális tájékoztató berendezéssel szerelték fel őket.⁸

⁸ A normafai kerékpározást élénk vita kíséri. Egyfelől a fiatalok nagyon vonzóknak találják a hegyi kerékpározást, amely az egyensúlyérzéklet, a figyelmet nagymértékben fejleszti. Ugyanakkor a tömeges kerékpározás zavarja az állatokat, balesetveszélyt jelent a gyalogos kirándulók számára, és erősen hozzájárulhat a természetes talaj eróziójához.

A Normafa környékén az autóforgalom az utóbbi években olyan mértékben növekedett, hogy azt különböző módokon korlátozni kellett. Mivel az ide látogató autók száma messze meghaladja a legális parkolóhelyek számát, ezért bizonyos esetekben a rendőrség a területre csak akkor enged be további autókat, ha azok számára parkolóhely szabadul fel; ellenkező esetben az ide tartó autókat az Istenhegyi víztoronynál visszafordítják.

Szintén a korlátozás jele, hogy a hegyvidéki önkormányzat számos helyen nagyméretű táblával hívja fel udvariasan a gépjárművel közlekedők figyelmét a következőkre:

„Tisztelt Polgárok! A Fővárosi Közgyűlés 38/1993. (XII. 27.) sz. 11 és a Budapest Hegyvidék XII. Kerületi Önkormányzatának 4/2001. (II. 7.) sz. rendelete a Normafa és környéke területét gépjárműforgalomtól védett övezetté nyilvánította. Az erdőterület védelme érdekében gépjárművel tilos a behajtás!” (10)

A Fogaskerekű nemrégiben a 60-as viszonylatjelzést kapta. Eredetileg az 58-as számot jelölték ki számára, de a villamosok barátai, reménykedve egy későbbi kedvező változásban, kifejezetten kérték, hogy a legendás zugligeti szám maradjon szabadon. (18)

Az utóbbi években a városi közlekedésszervezés deklarált célja, hogy az autós forgalmat csökkentsék, a közösségi közlekedést pedig vonzóbbá tegyék. Ennek egyik kézzelfogható példája, hogy a kényelmes, új beszerzésű normafai 21-es buszok jelenleg csúcsidőben 3 percenként indulnak, ami a belvárosi frekvenciált buszvonalakkal is vetekszik. Az intézkedés egyik eredménye az, hogy a hegyvidéken lakó utasok jelentős része átszokott a ritkábban járó Fogaskerekűről a buszra. Így a Fogaskerekű kapacitása messze nincs kihasználva, különösen hétköznapokon.

Ugyanakkor a Fogaskerekű járműparkja öregszik, egyre gyakoribbak a meghibásodások. Mivel új járművek beszerzése igen költséges, ezért célszerűnek látszik lehetséges uniós források igénybevétele. Ehhez azonban „projekt” szemlélet szükséges, ami egyebek mellett a fogaskerekű vonalának Széll Kálmán térig és Normafáig való meghosszabbítását is jelentheti. Utóbbi, a szóba jöhető nyomvonalakat figyelembe véve, alig érint lakóházakat, de ahol mégis, ott az ott élők ragaszkodnak az autó használatához. Emellett az új pályatest kialakítása óhatatlanul a zöldterületek csökkenését is jelenti.

A Fogaskerekű jövőjéről való gondolkodás új irányt kapott, amikor néhány szakmai cikk bemutatta az ausztriai Linzben működő Pöstinbergbahn-t. A város kedvelt kirándulóhelyére menő villamos meredekebb, mint a budapesti Fogaskerekű Vasút, ami 11%-os lejtőn halad, de nem használ fogaslécet. Az adhéziós vasút járműparkja megjelenése teljesen megegyezik a városi villamosokéval, ugyanakkor minden kereke hajtott, és különleges fékrendszerrel működik. A **11,6%-os** lejtőkön fürgén felszaladó csuklós kocsik a területre jellemző kényelmes utazást biztosítják – a város főterétől közvetlenül a hegytetőig. (23), (24), (25), (26)





Meredekbb, fogaskerekek nélkül - Linz

A vonatkozó szakmai vitát színesítheti, hogy még a linzi Pöstingbergbahnál is meredekebb szakaszokkal dicsekedhet a portugáliai lisszaboni villamos, amely azonban már a járműparkja külső megjelenésével is a múltat idézi. A belváros dombjain **13,8%-os lejtők** is előfordulnak, és bár a kis sárga kocsik nem a sima járásukról lettek híresek, a 28-as villamos legalább annyira hozzá tartozik Lisszabonhoz, mint Londonhoz a piros busz, vagy Bécshez a fiáker. 29, 30, 31



A 28-as villamos Lisszabon egyik fő látványossága

Javaslatok

1. A jelenlegi közlekedési igények megismerésének és a jövőbeni közlekedési igények befolyásolásának céljából szükségesnek látjuk a területre érkezők



közlekedési szokásainak részletes vizsgálatát, az igények és a motivációk alapos feltérképezését.

2. Célszerű lenne különböző hagyományos és innovatív megoldások alkalmazhatóságának alapos vizsgálata annak érdekében, hogy a területre jelenleg érkező **gépjárműforgalom minél inkább kiváltható** legyen fenntartható közlekedési módokkal. Ilyenek lehetnek például a sí, szánkó, kerékpárkölcsonzó, hogy ne kelljen autóval a helyszínre szállítani a sporteszközöket, vagy esetleg a területen működő sportegyesületek támogatásával.
3. Célszerű az egyes közlekedési módok kombinációjával, **hálózatszerűen** gondolkodni. A busz, a Fogaskerekű és a kerékpár mellett figyelembe kell venni a Libegő és a Gyermekvasút kapacitásait, és lehetséges fejlesztéseit is.
4. A Normafa területén (ide értve a teljes - a Zugligeti úttól Budakeszi határáig, a Szépjuhászné úttól a Hegyhát útig terjedő területet-, tehát az Eötvös út 40. és környékén kialakítandó objektumot is) a közterületi gépjármű **parkolóhelyek** számát ne növeljék, sőt lehetőség szerint **csökkentsék**.
5. Mindenképpen javasoljuk a **meglévő forgalomkorlátozások** fenntartását és betartatását, különösen a Jánoshegyi úton a Normafa és a Szépjuhászné közötti útszakaszon.
6. Nem tartjuk elfogadhatónak a „**közösségi parkoló**” szóösszetétel használatát, különösen hivatalos dokumentumokban. A közúti gépjárművek részére létrehozott parkolóhelyek eleve csak a gépjárművel rendelkezőket érintik, ez Budapesten még mindig a lakosság kisebb része. Ilyen parkolóhelyek közpénzből való létesítése tehát nem a többség érdeke, nem lehet „közösségi”. A közlekedési szaknyelv a „közösségi” jelzőt azon utazási formákra használja, ahol az eleve nagyobb tömegek szállítására tervezett, nem saját tulajdonú járművek üzemeltetésének költségét a használók együttesen fizetik. ⁽²⁸⁾
7. Nem tartjuk elfogadható megoldásnak azt, hogy a Normafára irányuló forgalom közúti személyautózásból és parkolásból eredő terheit a Normafa fejlesztési területének határára - így például a Zugligeti útra, Budakeszi határába, a Szépjuhásznéhoz, vagy éppen Hűvösvölgybe terelnék -, és ott a meglévő parkoló kapacitásokat bővítenék. Ez az intézkedés a felmerülő problémákat egyáltalán nem kezeli, csupán máshová helyezi. A célunk az, hogy aki a természet értékeire kíváncsi, az úgy jöjjön a Normafához, hogy az ne fenyegetse a természetet – tehát a **fenntartható közlekedési módok** valamelyikével érkezzen. Aki pedig étteremre, játszótérre, sportpályákra vágyik, és ragaszkodik az autós utazáshoz, az a Főváros más - egyébként sok esetben szintén alapos fejlesztésre váró – rekreációs területeit keresse fel.
8. Javasoljuk, hogy a területre a Várhegyhez hasonlóan a gépjárművezetők számára **autós behajtási rendszert** vezessenek be. Az itt élők továbbra is



szabadon hajthassanak be a területre. Az itt lakókon felül csak a legális közterületi parkolóhelyek számával megegyező számú belépés legyen engedélyezett.

9. Erősen támogatandó a **kerékpározás** mint fenntartható közlekedési mód feltételeinek fejlesztése a tervezési területen. A burkolt utakon a gépjárműforgalom csillapítása, ill. kiküszöbölése alapvetően javítja mind a szabadidős, mind a közlekedési célú kerékpáros közlekedés feltételeit. Hasonlóan hasznos a kombinált közlekedés fejlesztésére, fenntartani a kerékpárszállítás lehetőségét a Fogaskerekűn, illetve azt lehetővé tenni, legalább csúcsidőn kívül, a menetrendszerinti autóbuszokon. Érdemes lenne megvizsgálni egy kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakításának a lehetőségét is. Mindemellett javasoljuk kidolgozni a talajeróziót okozó vadkerékpározás korlátozásának eszközeit.

10. A **Fogaskerekű** Vasút hegygerinci meghosszabbítását ellenezzük, mert

- a. nem biztosít kiegyenlített utasszámot a hétköznapiakra, különösen az itt élők igen alacsony számát és jellegzetes autóhasználati szokásait is figyelembe véve;
- b. az amúgy is a legfrekvenciáltabb, természetvédelmi okokból tehermentesítendő terület közvetlen szomszédságába hozná a tömegeket;
- c. nem számol az ingatlanok értékcsökkenéséből eredő kártalanításokkal;
- d. és az elérhető eredmények nincsenek arányban a felmerülő költségekkel.

Ugyanakkor a Fogaskerekű felújításakor javasoljuk, hogy olyan járműveket szerezzenek be, amelyek:

- a) fékezéskor képesek áramot termelni, és azt a hálózatba visszajuttatni;
- b) szóló (egy kocsi) üzemmódban is képesek közlekedni;
- c) valamint javasoljuk, hogy vizsgálják meg, hogy szükséges-e a fogaskerekű üzemmód fenntartása, tekintve, hogy a budapesti Fogaskerekű Vasútnál meredekebb pályák is üzemelnek adhéziós rendszerrel, ösztengelyes hajtással, amely nagyságrendi megtakarítást jelenthet.⁹

11. Javasoljuk, hogy a **buszforgalmat** fejlesszék, mivel az rugalmasan tud alkalmazkodni az igen hektikusan változó utazási igényekre. Javasoljuk, hogy vizsgálják meg,

- a. hogy a buszforgalom milyen paraméterek között váltható át elektromos üzemre. Ez a környezeti szempontok mellett völgymentben komoly energia-megtakarítást is hozhat;
- b. hogy lehetséges-e és érdemes-e a Normafa és a Széll Kálmán tér közötti buszközlekedés hálózatosabbá tétele, valamint olyan

⁹ A budapesti vasút 110‰ meredek, de például Linzben 116‰, és Lisszabonban 138‰



menetrend kialakítása, amely révén egy átszállással más célpontokhoz is el lehet jutni.

Források:

1. Omnibuszjárat a Zugligetbe - A budai céh sokáig egyedülként szállította a városlakókat a környékbeli hegyekbe http://mno.hu/migr_1834/omnibuszjarat-a-zugligetbe-793315
2. Zugliget - wikipedia <http://hu.wikipedia.org/wiki/Zugliget>
3. Laszlovszky-major – wikipedia <http://hu.wikipedia.org/wiki/Laszlovszky-major>
4. Lóvasút – wikipedia <http://hu.wikipedia.org/wiki/L%C3%B3vas%C3%BAt>
5. Elveszett sínek <http://hampage.hu/trams/58-as/index.html#zugligetiut>
6. Villamos menetrend 1910-ből <http://villamosok.hu/menet/1910.html>
7. BKK menetrend <http://www.bkk.hu/menetrendek/>
8. Budapesti Fogaskerekű vasút – wikipedia http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapesti_Fogaskerek%C5%B1_Vas%C3%BAt
9. 21-es busz – wikipedia [http://hu.wikipedia.org/wiki/21-es_busz_\(Budapest\)](http://hu.wikipedia.org/wiki/21-es_busz_(Budapest))
10. „Át a János-hegyen” újságcikk a Magyar Nemzet 2006. május 15-ei számából (http://mno.hu/migr_1834/at-a-janoshegyen-506719)
11. 38/1993. (XII.27.) Főv. Kgy. rendelet Budapest főváros közterületein és erdőterületein a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról (http://www.holparkoljak.hu/letoltesek/regi_38_1993_fv-kggy-rend.pdf)
12. Az 1000-es és a hasonló HÉV típusok (<http://villamosok.hu/nza/1000.html>)
13. FVV menetrend 1958-ból
14. Libegő – wikipedia (<http://hu.wikipedia.org/wiki/Libeg%C5%91>)
15. Libegő (BKK információs oldala) (<http://www.bkk.hu/apps/menetrend/pdf/E095/20141201/a.pdf>)
16. Kötélpálya blog (http://kotelpalya.blog.hu/2013/04/24/budapest_drotkotelpalyaja_a_libego)
17. A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. kötet. Budapesti Közlekedési Vállalat
18. Kertész Z. István: Hegyvidéki villamosok. Kornétás Kiadó, Budapest 2012
19. A 100 éves Budapesti villamosvasút története. A BKV Jubileumi Emlékbizottságának kiadványa. Budapest 1987
20. A fővárosi autóbusszközlekedés 75 éve. Budapesti Közlekedési Vállalat 1990
21. A BKK honlapja (<http://www.bkk.hu/menetrendek/>)
22. A BKK a Normafa Közösségi Tervezés Közlekedési Csoportjának írt válaszelevele 2014. december 17-én (ezúton is köszönjük)



23. dr. Németh Zoltán Ádám: [A linz-i Pöstlingbergbahn tanulságai](http://hamster.blog.hu/2014/07/09/a_linz-i_postlingbergbahn_tanulsagai)
([http://hamster.blog.hu/2014/07/09/a_linz-i_postlingbergbahn tanulsagai dr nemeth zoltam adam irasa](http://hamster.blog.hu/2014/07/09/a_linz-i_postlingbergbahn_tanulsagai_dr_nemeth_zoltam_adam_irasa))
24. [116 ezreleken fogasléc nélkül: a Pöstlingbergbahn](http://hamster.blog.hu/2015/01/24/116_ezreleken_fogaslec_nelkul_a_postlingbergbahn)
([http://hamster.blog.hu/2015/01/24/116 ezreleken fogaslec nelkul a postlingbergbahn](http://hamster.blog.hu/2015/01/24/116_ezreleken_fogaslec_nelkul_a_postlingbergbahn))
25. Pöstlingbergbahn – wikipedia, angol nyelvű cikk
(<http://en.wikipedia.org/wiki/P%C3%B6stlingbergbahn>)
26. Pöstlingbergbahn – wikipedia, német nyelvű cikk
(<http://de.wikipedia.org/wiki/P%C3%B6stlingbergbahn>)
27. A Pöstlingbergbahn Museum honlapja
(<http://www.linz.at/english/tourism/5215.asp>)
28. Tömegközlekedés – wikipedia
(<http://hu.wikipedia.org/wiki/T%C3%B6megk%C3%B6zleked%C3%A9s>)
29. Vasúti rekordok: legmagasabb, legmeredekebb, leghosszabb
(http://www.railserve.com/stats_records/highest_steepest_railroads.html)
30. 13,9%-os lejtő a lisszaboni villamos vonalán (<http://www.railforthevalley.com/latest-news/zweissystem/13-9-grade-in-lisbon-impossible-claims-the-city-of-vancouver/>)
31. [Hegyen-völgyön villamoson – Lisszaboni kirándulás](http://hovamegyavonat.blog.hu/2013/01/15/hegyen-volgyon_villamoson_lisszaboni_kirandulas)
([http://hovamegyavonat.blog.hu/2013/01/15/hegyen-volgyon villamoson lisszaboni kirandulas](http://hovamegyavonat.blog.hu/2013/01/15/hegyen-volgyon_villamoson_lisszaboni_kirandulas))



Téma: Műemlékek, védendő építészeti értékek

Összeállította: Dr. Darkó Jenő és dr. Kollonay Enikő, a Műemlékvédelem Munkacsoport nevében

Bevezetés

A Normafa-projekt keretében érintett terület esetében le kell szögezni, hogy mind az épített örökség, mind pedig a természeti értékek védelmének megőrzése és hasznosítása esetében egységes kezelési terv kidolgozása szükséges. Ezt, Prof. Dr. Vermes László előterjesztésének idevonatkozó megállapításai szerint, egy létrehozandó Natúrpark keretében lehetne a leghatékonyabban megoldani.¹⁰

A jelenleg hatályos jogi szabályozás alapján valamennyi védett természeti területre kötelező természetvédelmi kezelési tervet készíteni.¹¹ A kulturális örökség, így a műemlékek tekintetében azonban kizárólag a világörökségi területekre kell kezelési tervet készíteni, egyéb védelem alatt álló építészeti kulturális örökségre nem.

A Normafa területének és környékének Natúrparkká minősítése által ötvöződhetne a jellegzetes természeti, tájképi és kultúrtörténeti értékek védelme.¹²

A Normafa-projekt által érintett területen fellelhető építészeti emlékek (értékek) - védelmével kapcsolatban a következőket célszerű megfontolni:

I./ Kezelési terv:

Az épületállomány megkülönböztethető:

¹⁰ Dr. Vermes László Prof. Emeritus, a BNE tb. elnöke Budakörnyéki Natúrparkért Egyesület nevében 2014. nov. 22-én a „Közösen a Normafáért” projekthez segítő hozzájárulásként külön összeállította, és a közösségi tervezéshez megküldte „**A natúrparkok jellemzői és jellegzetességei**” című előterjesztését.

¹¹ A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény 36. § (3)

A természetvédelmi kezelési tervek készítésére, készítőjére és tartalmára vonatkozó szabályokról szóló **3/2008. (II. 5.) KvVM rendelet** 1. §a) pontja szerint

a) természetvédelmi kezelési terv: a védett természeti terület [a természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Tvt.) 4. §g) pont] és természeti értékei megóvását, fenntartását, helyreállítását, valamint bemutatását szolgáló természetvédelmi kezelési módokat, továbbá - egyebek mellett gazdasági, gazdálkodási tevékenységekre vonatkozó - korlátozásokat, tilalmakat és egyéb kötelezettségeket tartalmazó dokumentum, amely a tervezési terület vonatkozásában előírásokat állapít meg.

¹² A természet védelméről szóló 1996. évi LIII. törvény (Tvt.) 4. § q) pontjában foglalt definíció szerint **anaturpark az ország jellegzetes természeti, tájképi és kultúrtörténeti értékekben gazdag**, a természetben történő aktív kikapcsolódás, felüdülés, gyógyulás, fenntartható turizmus és a természetvédelmi oktatás, nevelés, ismeretterjesztés, továbbá a természetkímélő gazdálkodás megvalósulását szolgáló nagyobb kiterjedésű **területe**.

1. tulajdonosa szerint: lehet állami, önkormányzati vagy magántulajdon (a tulajdonost érdekeltté kell tenni az adott építészeti objektum műemléki fenntartásában);
2. hasznosítási célja szerint (ide értve a funkcióbővítést): sport, turisztikai, egészségügyi ellátást célzó, kulturális (pl.: kiállítóhely), oktatási, illetve egyéb közösségi tér;
3. műemléki besorolása szerint: világörökség (UNESCO); országos jegyzékben szereplő, törvényi szabályozás által érintett (műemlékvédelmi törvény), önkormányzati szabályozás által érintett helyi védettséget élvező objektumok (főváros, kerület); egyéb építészeti szabályzatok (pl. HÉSZ) által érintett besorolású emlékek.

II./ Az épületállomány védelme:

1. már jegyzékben lévő műemlékek (pl.: műemléki topográfia, helyi védettség);
2. helyszíni felmérés útján felmérendő épületállomány 1950-ig (megfelelő műszaki, mérnöki segédlettel és műegyetemi hallgatók bevonásával);
3. felmérést követően a szükséges funkciók kialakítása, illetve a mérnöki, műszaki tervezés, majd kivitelezés bonyolítása;

III./ Funkcióbővítés, funkcióváltozás

1. meglévő funkciók meghagyása;
2. új funkciók kialakítása;
3. bontás, átépítés (helyi és egyedi mérlegelést igényel, építészeti szempontok és környezeti szempontok figyelembevételével);

IV./ Költségek fedezetéül szolgáló pénzügyi források:

1. pályázatok: EU-s, magyar kormány, érintett közigazgatási egységek, önkormányzatok;
2. költségvetési finanszírozás: országos, helyi, önkormányzati;
3. magán mecénatúra;

V./ Korszerűsítés, ill. öko-barát megoldások:

1. környezetbarát fenntartás;
2. tájlesztés: a természeti környezettel összhangban,

VI./ Számításba jövő objektumok:

1. Közösségi objektumok

- A volt 58-as villamos végállomás (Zugliget),
- Áramátalakító,
- Béla király kútja,
- Disznófő forráskútház,

- Elemi népiskola épülete (Zugliget),
- Fácános vendéglő (Zugliget),
- Fogaskerekű Széchenyi-hegyi megállója, Sváb-hegyi végállomása,
- Gondúzó villa,
- Haggemacher-villa,
- Jánoshegyi–kilátó,
- MTA Csillagászati Kutatóintézete (Konkoly -Thege út),
- Széchenyi emlék és kilátó (egykori Gloriette),
- Városkút forrásház,
- Víztorony,
- Jókai-agóra (Diána u-i park),
- Vízmű épületek (Diána u. 10/c.),
- 4188 m² erdős kert (Művész út 9-11),
- Mátyás király út mindkét oldala 15/A-tól Alkony útig és a 40-es szám,

2. Egyedi objektumok

- Béla király út 16.
- Béla király út 22.
- Béla király út 30/a. (Bükkös u. 2.)
- Béla király út 39. (Cinege u. 14.)
- Béla király út 40. (Csillagvölgyi út 2.)
- Béla király út 61.
- Béla király út 68. (Devecseri G. háza)
- Béla király út 16.
- Diána út 4. (Rk. templom)
- Diana út 7. (Villa)
- Diana út 15. (Tündérlak)
- Diana út 17. (Villa)
- Diana út 23 (25/c.) (Óra-villa)
- Karthauzi u. 4/a.
- Karthauzi u. 6.
- Karthausi u. 14. (Juliska u. 7.) Karthauzi lak.
- Költő u. 19. (volt Jókai-villa kertje)

- Mátyás király út 14. (Lybasinszky-villa)
- Mátyás király út 20. (Villa)
- Művész út 2. (Dalma út 2.)
- Művész út 4. (Dalma út 1.)
- Művész út 9-11. (4188 m² erdős kert)
- Normafa út 1/b. (Eklektikus" Svájci" villa)
- Normafa út 17/b.
- Normafa út 23/b.
- Normafa út 26.
- Normafa út 27.
- Óra u. 12.
- Óra u. 14.

Történeti rész

A fácános

Zugliget gazdag a régi villaépületekben, kastélyokban és a hozzájuk tartozó hatalmas parkokban. Megtartották legendás hírüket a kirándulókat vonzó régi vendéglők, mint pl. a Laszlovszky-féle kocsmá, a Zöld Vadász, a Disznófő, a Fácán, a Szarvas vendéglő és a Szép Juhászné.

A **Fácános** a Zugligeti út - Béla király út - Csermely utcaháromszögében található hatalmas 10 hektáros park. A korábban nagy számban előforduló fácánokról kapta nevét a terület. A legenda szerint Mátyás király kedvelt vadászterülete volt a környék. Jelentőségét a Hild József tervezte klasszicista épületkomplexum adja, melyben többek között a híres Fácán fogadó is működött.

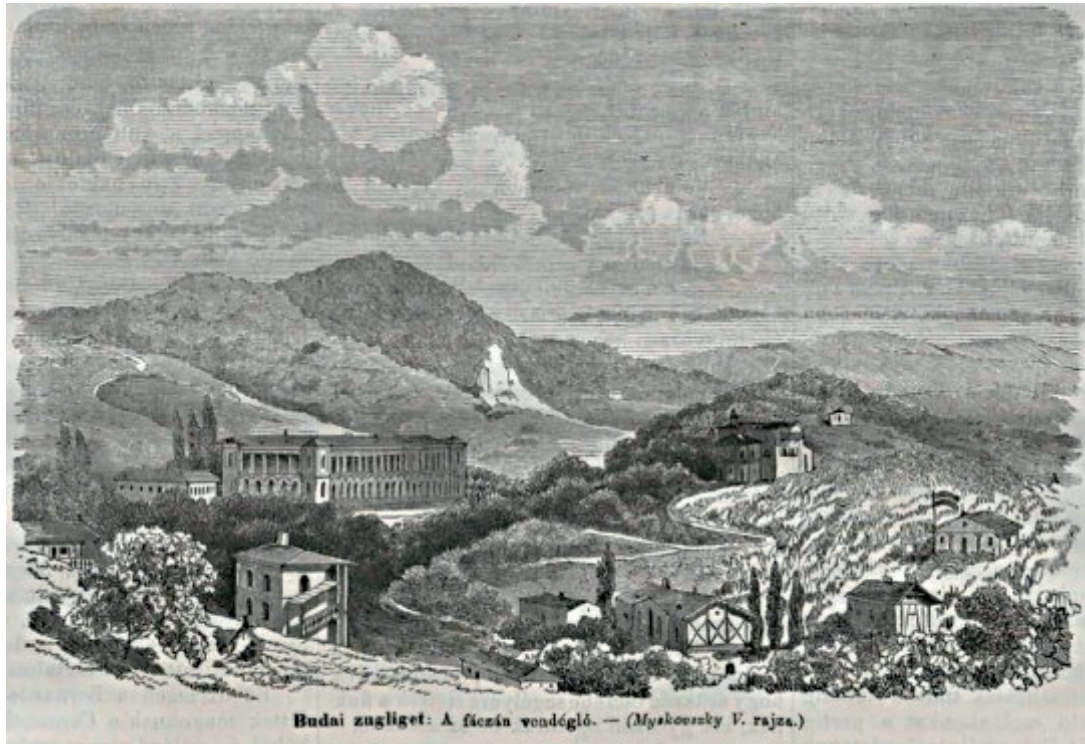
A zugligeti **Fácán vendéglőt** tulajdonosa Riegler Ignác építtette Hild József tervei alapján 1856-ban. A lejtős terepen a főhomlokzat magas lábazaton kétszintes, az oldalhomlokzat a földszinten tornácos. A tornácok mögötti szobasorokon több mint 30 szobát alakítottak ki.

A fogadó a magyar művészek nyári törzshelyévé vált, a fogadóval szemben található Tündérhegyi szanatóriumban sok neves költőnk, írónk és más művésznünk pihent hosszabb-rövidebb ideig.

A második világháború kezdetét követően a fogadó épületei, és a hozzátartozó **Fácános-kert** honvédségi internálótáborként fogadta 1939 őszén a lengyel katonatiszt menekülteket. A háborút követően az Eötvös Loránd Tudományegyetem kollégiuma, majd a hetvenes évektől a Határőrség laktanyája lett.

Forrás: Wikipédia; egykor.hu; beküldte: leguan, 2012. 04.21.

Fácán vendéglő



1866-ban a zugligeti környezetében | Forrás: Vasárnapi Újság 1866. 19. leguan | 2012-04-21 Budun Archívum

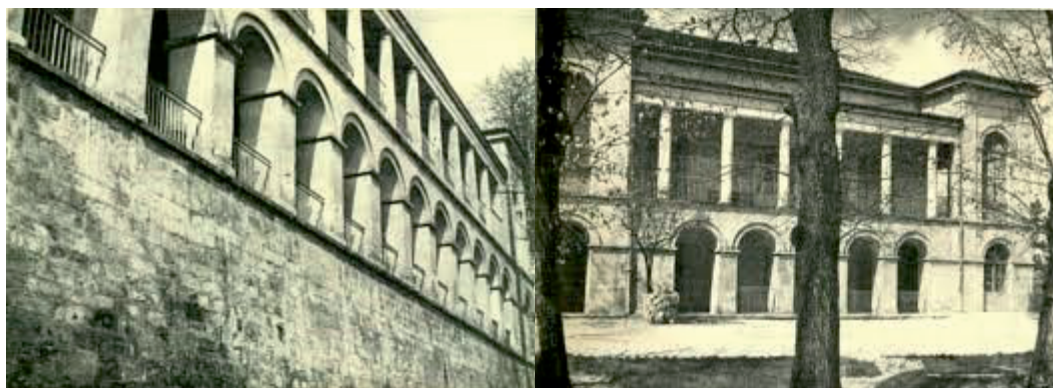


leguan | 2012-04-21



Fácán vendéglő, Budapest-Zugliget

Forrás intézmény: Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest ()
<http://postcards.hungaricana.hu/hu/185497/>



A főhomlokzat az oldalhomlokzat 1920-as években | Forrás :Budapest műemlékei II.,
 Akadémiai 1962.
 leguan | 2012-04-21



Budapest Zugliget. Fácán vendéglő

Forrásintézmény: Zempléni Múzeum, Szerencs (0117397)

A műemléképület jelenleg elhanyagolt, lepusztult állapotban van, az építészeti értékek megmentése halaszthatatlan, a 24. órában vagyunk.



Fácános fogadó pusztuló állapota 2009-ben | Forrás: Panoramio | Fotó: Boros Miklós
Ernő
leguan | 2012-04-21

A Lóvasút

Pest-Budán a reformkorban egyre inkább kibontakozott a városi életmód, a modern városi kultúra. Felértékelődtek a budai hegyvidék erdős területei. Normafa környéke igen népszerű kirándulóhellyé vált. Megközelítése lóvasúttal egyre könnyebb lett Pestről, Budáról egyaránt. Már 1856-ban kiépült a **lóvasút végállomásának épülete** - amely jelenleg műemléki védelem alatt áll.

A régi lóvasút, majd az 58-as villamos végállomásának épülete



Budapest, Zugliget, Forrásintézmény: Országos Széchényi Könyvtár; a kép postázásának dátuma: 1900. 07.18.

<http://postcards.hungaricana.hu/hu/190521/>



<http://lasdbudapestet.blogspot.hu/2012/03/regi-zugligeti-58-as-vegallomas.html>



A régi végállomásújkorában, Zugliget, Budapest (forrás: VEKE)

Később a lovas közlekedést felváltotta a villamos, ami 1896. szeptember 15-én indult. Zugliget kedvelt kirándulóhelyeit a XX. század első felében már az 58-as villamossal könnyen meg lehetett közelíteni. Az 58-as villamos régi végállomása a

korábbi lóvasút megállóhelye. Az 58-as villamosjárat harmincnyolc évvel ezelőtt, 1977. január 17-én szűnt meg.

A Zugligeti út 64. alatti végállomás svájci stílusban épült gyönyörű, fűrészelt fa-berakásos épület. A ház két beépített végét közepén egy csarnokszerű, nyitott várótér kötötte össze.

A lóvasút, majd az 58-as villamos felszámolásával az épület elvesztette funkcióját, belső átépítésekkel szükséglakásokat alakítottak ki benne.

Az épület országos műemléki védettséget élvez a jelenlegi nyilvántartás szerint, azonban hosszú évtizedek óta felelőtlenül pusztulni hagyják. Aggasztóan romos állapota a tényleges műemlékvédelmet megkérdőjelezi.

A megálló épületét napjainkban – lepusztult, romos állapota ellenére - a „világ legszebb villamosmegállójának” nevezik a budapestiek.

Zugliget építészeti értéket hordozó épületei közül számosat műemlékké nyilvánítottak, országos védelem alá helyeztek. Ugyanakkor általánosságban elmondható, hogy e magas szintű védettség ellenére több épületet a helyrehozhatatlan pusztulás fenyegeti, aggasztóan védtelenek.



**1970-es évek 58-as villamosmegállója “A világ legszebb villamosmegállója”,
Zugliget, Zugligeti út.**

Forrás: www.bubus.freeweb.hu



Lóvasút, a későbbi 58-as villamosmegálló jelenlegi romos állapota



A régi végállomás nagyon rossz állapotban van, Zugliget, Budapest (forrás: Feld István Márton)

A Normafa Rehabilitációja

A Normafa területét rehabilitáló programnak komoly hozadéka lehet néhány műemléképület felújítása, mint pl. az egykori Fácán vendéglő és a Lóvasút megállója.

Bízható, hogy az építészeti értékek megőrzése érdekében több romos műemléképület rendbehozatalának szándéka nyilvánul meg a Normafa rehabilitációs programban. Mindezt megalapozzák a rehabilitációval összefüggő jogszabályok is.¹³

A Normafa rehabilitációja során lehetővé válik a térségében jelenleg használaton kívül álló és pusztuló műemléképületek felújítása, és bennük különböző közösségi

¹³a Normafa Park történelmi sportterületről szóló **2013. évi CXLVIII. törvény**

A Normafa Park történelmi sportterület megvalósításához szükséges közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló **294/2013. (VII. 26.) Korm. rendelet**

funkciók megvalósítása. E szándékot a Hegyvidéki Önkormányzat vezetői is hangsúlyozták, határozott tervük az építéstörténeti értékű épületek felújítása, új funkciókkal való megtöltése és megvalósítása. Ilyen pl. az egykori Fácán vendéglő műemlék épületegyüttesének és környezetének megújítása, kulturális, oktatási, stb. közösségi funkciókkal bővítve, gazdagítva. A területet a Normafa rehabilitáció kapcsán egy komplex közösségi térként képzelel el az önkormányzat, amely többek között a kulturális élményeken túl gasztronómiai funkciókat is ellátna.

Az egykori Lóvasút megálló műemlék épületének hasznosításával kapcsolatban több lehetőség is szóba került. Az egyik elképzelés a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem bevonása a felújításba. A kormány a közelmúltban 4-5 éves fejlesztési tervet fogadott el a MOME számára, ennek kapcsán felmerült, hogy a Lóvasút akár építészeti bemutató, illetve kiállító teremként is funkcionálhatna, amely természetesen kávézóval, pihenővel nyitott lenne a nagyközönség előtt. De helyet adhatna például akár a Hegyvidéki Helytörténeti Gyűjteménynek is.

(Forrás: Hegyvidék a Normafáért: Hírek, Aktualitások, Események 2014. január. 23. <http://normafa.info/hu/node/132>)



Forrás: Hampage, egykor.hu, veke.hu, apáczai elte.hu, hegyvidéki újság, mek.hu
Fotó: [Hampage](#)

A Normafát és környékét az épített és természetes állapotában kötelességünk megőrizni a jövő nemzedékek számára.



Forrás: Fortepan

A Hitéleti csoport munkájának összefoglalója

Bevezetés

A kápolna felépítése része a Normafa park parlamenti törvénynek (800 nm), de nem tárgya a tervezett XII. kerületi Normafa projekttel kapcsolatos népszavazásnak.

A hitéleti csoport tagjai 4 alkalommal, aktívan és egyre növekvő létszámmal vettek részt a találkozókön. A csoport nagyon hamar kettévált, mély ellentétek alakultak ki. A kápolnaépítést szorgalmazó Világ Királynője Engesztelő Mozgalom szóvivője, Hosszú Zoltán, többször és részletesen ismertette a Világ Királynője Engesztelő Kápolna építési terveit. A kápolna felépítését ellenzőket nem sikerült meggyőznie – a nézőpontokat nem kerültek közelebb egymáshoz. A mielőbbi kápolnaépítést szorgalmazók az utolsó alkalommal már nem is jelentek meg, sajnálatunkra nem tették le írásban a véglegesített javaslataikat sem. Feltehetően abból indultak ki, hogy a kápolna építése nem tárgya a népszavazásnak, és ezért mindenképpen megvalósul.

Annak alapján, amit korábban megfogalmaztak, javaslataik a következők voltak:

- Hermány Géza utolsó terve alapján felépíteni a kápolnát.
- Natália nővér látomásait követni – Engesztelő mozgalom terjesztése.
- A kápolna mérete: 2-300 nm beépített terület 4-5 szerzetesi cellával.
- Működése: minden vasárnap szentmise.
- Az Anna rét a két országos Mária út találkozási pontja – gyalogos zarándokhely.

A jelen összefoglaló csak az ellenzők erre adott válaszait tartalmazza.



Téma: Hitélet a Normafán

Összeállította: Harsay Ilona és Monspart Éva, a Hitélet Munkacsoport nevében

A Normafa közösségi tervezés nem a hitéleti kérdések megvitatására létrehozott fórum, nem alkalmas hitéleti kérdések eldöntésére. Nincs kompetenciánk számon kérni, hogy a mai napig miért nem került sor Natália nővér látomásainak az Egyház szabályai szerinti alapos megvizsgálására, nem elemezhetjük teológusok helyett a közléseit.

Egyházi levéltári iratokba nem volt lehetőségünk betekinteni, valamint a rendelkezésre álló sajtó dokumentumokban számos ellentmondás található, a negyvenes évektől egészen napjainkig (az 1942. SZÍV újságtól az 1991., 1994. Nemzeti Újsáig). Ezért nehezen követhető nyomon, hogy az első, *„egy kisméretű-leginkább egy kálvária stációjának jellegét mutató emlékmű”* terve **(I. Natália nővér II. kötet 138 old. Hermány Géza)**, miként nőtt egyre nagyobbra az évek során.

Nincs jelen köztünk olyan személy, aki hitelesen kifejtené azokat az ellentmondásokat, amiket mi csak sejtünk, ezért nem tudjuk véleményünk a szükséges meggyőző erővel képviselni. Nem áll jogunkban a még köztünk élő, Natália nővérhez közel álló személyeket zaklatni, oka van annak, hogy a háttérben maradnak.

Emlékezzünk és tekintsünk Natália nővérre, az általa vezetett „Szűz Mária, a Világ Győzelmes Királynője Engesztelő Leányai” szerzetesrend nővéreire és alapítójukra, Mindszenty bíborosra teljes tisztelettel. A kápolna kérdéséhez más oldalról, mai szemmel közelítsünk!





Natália nővér – Kovacsics Mária 1901- 1992



Vámosi Vilma Ivetta nővér festménye Natália nővér elmondása szerint. 1945 okt.

A kápolna felépítését szorgalmazó jó szándékú társaság tagjai csak egy igen szűk, nagyon vitatható szemléletű kört képviselnek. Számukra szent cél, egyúttal közösségi



küldetésfeladat és program Natália nővér látomásának a megvalósítása. Sem a magyar lakosság részéről, de még a katolikus hívők oldaláról sincs a mozgalomnak igazi társadalmi támogatottsága, sokan elítélik, nincs valós igény a kápolna felépítésére.

70 évvel ezelőtt utolsó reménye volt a budapestieknek, hogy az engesztelő kápolna felépítése talán megmenti a várost az oroszok és az ostrom borzalmaitól. Mint az ősi szorongások idején, így akkor is biztos pontot jelentett a szakrális hely kijelölése. Ezt a felfokozott izgalmat a mába áthozni; a követő hívekben a józan gondolkodás helyett a félelmet és fenyegetettséget erősíteni; valamint „KERESZTES IMAHADJÁRATOT” indítani a III. Világháború, a „fenevad és a sátán” ellen stílusában és aktivitásában sajnos sokakban felidéz nagyon régi és egyben nagyon új vallási történéseket.

Kövek és téglák a Nemzet Engesztelő Kápolnájához A Magyar Hősök emlékére és a Világ Királynője tiszteletére



A mai Normafa nem a régi Normafa! Megváltozott és beépült. Nem alkalmas meghitt imára és elmélkedésre. Tovább nem terhelhető. A Normafáról írt sorok az 1944. március 11-i „az Engesztelő Kápolna Építő Bizottsága” jegyzőkönyvéből idézve: „a Normafa környéke lakatlan terület. Téli és nyári kirándulóhely... ki fogja magát a kápolnát ott gondozni? De hogyan tudna az illető ott a hegy tetején megélni? Étkezni, fűteni, világítani?” (I.Natália nővér I. kötet 184. oldal) Ma viszont nem ez a kérdés!

A természet magában is szent és az ember a természet szerves része. Az emberi tevékenységeknek, még a hitéleti tevékenységének is, valódi gátat jelenthetnek a természeti tényezők. A különböző szakirányok szempontjainak integrálása és

figyelembevételre fontos minden projektnél, így a Normafa projektnél kiemelten fontos szempont. A Normafa az egész ország közös nemzeti kincse, megőrzendő természeti értéke.



Szentmise az Anna kápolnánál.

Imádkozni és engesztelni mindenütt lehet. Ma már az Egyháznak sem közömbös az értékes városi zöld terület sorsa. A természetvédők szakmai ajánlásai felülírnak mindent, a múlt legszentebb látomása sem menthető át változtatás nélkül a XXI. századba.

A „zöld enciklika”, Ferenc pápa első saját körlevele, a tervek szerint 2015 elejére készül el. Az optimistább környezetvédő csoportok átütő újításokat várnak Ferenc pápától a természetvédelmi kérdések területén, és remélik, hogy az új enciklika paradigmaváltást fog hozni az egyház környezetvédelmi megközelítésében. Erre nem csak a természetvédelem, de a Katolikus Egyház hírnevének "erősítése" szempontjából is szükség lenne. Szerencsére a környezetvédelem és az ökotudatosság egyre népszerűbbé kezd válni a világban, remélhetően a Vatikán is felismeri időben, hogy a világvezető vallásnak „zöldülnie” kell.

Alkalmazott módszerünk:

A korlátozott mennyiségben elérhető forrásokon - a régi nyomtatott és a mai sajtóhíreken - kívül segítségünkre voltak barátaink. Kis létszámú, de egymástól igen eltérő célcsoportokban végeztünk kutatást. Személyes interjúk, telefonos és email megkeresések, valamint kérdőívek alapján állítottuk össze a javaslatainkat.¹⁴

Az alábbi csoportokkal konzultáltunk a kápolna kérdésében:

I.csoport

Civil társaságot és művészeti egyesületet kérdeztünk a Normafához való érzelmi kötődésükről többszöri beszélgetésekben és kérdőívben. A 38 jelenlévővel és a 9 távollévővel való utólagos konzultáció során kiderült, hogy a vallásosság nem volt jellemző közöttük.

- A kápolna a Normafánál legyen, ne legyen, vagy máshol?
- Ha a Normafánál, akkor épített, vagy szabadtéri?
- A döntés szakmai vagy hitéleti legyen?
- Egyéb megjegyzések, alternatív javaslatok.

II. csoport

Vallásukat gyakorló, általunk személyesen ismert római katolikus egyházi ügyekben járatos személyeket, önkéntes segítőköt és zarándok utak résztvevőivel több alkalmas mélyinterjúk során, telefonon és email-ben beszélgettünk. Információkat gyűjtöttünk olyan személyektől, akiket személyes kapcsolat fűzött Natália nővérhez (7 fő hallott róla, 3 fő közeli személyes kapcsolatban állt vele, 27 fő nem tudott róla).

- Tud-e, hallott-e Natália nővérről? Igen-nem?
- Egyetért-e kápolna építésével a Normafánál az Anna réten?
- Egyéb témakörök.

III. csoport

T. S.C. Természetbarát Szakosztály Nyugdíjas Tagozatának és újpesti nyugdíjas üzemi dolgozóinak 19 képviselőjével készítettünk kérdőívet, akik gyakori túrázók a Normafa környékén és jól ismerik a helyszínt.

JAVASLATOK- közösségi megvitatásra

Az első csoport többségi véleménye szerint az Anna rétre egyáltalán nem szabad nagyobb épületet/templomot/kápolnát építeni, mert a természet maga a Templom.

A második csoportban elhangzott alternatív megoldások a következők voltak:

- Egyszerű nyitott kis emlékhely (közösen Natália nővér és Mindszenty Bíboros és az Engesztelő Mozgalom emlékére).
- Egyszerű szabadon álló kőoltár a már a helyszínre gyűjtött kövekből komponálva.

¹⁴ (a résztvevők személyes adatait bizalmasan kezeljük, ezért a kérdőívek nem mellékletei a közösségi tervezés nyilvános anyagának – illetékesnek rendelkezésre áll.)



- Ne oltár legyen! Mária kegyhely, az alapkő helyén.
- Készítsenek védőtetőt és néhány pihenőpadot fából.
- A kőgyűjteményt befoglaló, természetbe illő egyszerű, modern műalkotás létesítése.
- Kisméretű „dombház”, átlag 1.5m. földtakarással (nem magasabb!!) és Land art megoldás.
- Kisméretű, egyszerű erdei kápolna, amely magába foglalja és védi az oltárt, maximum 3x6m, kizárólag természetes anyagból, mert az oltárt édeni kell a kirándulóktól.

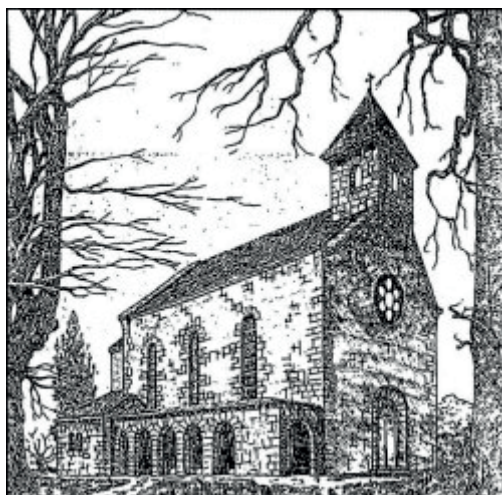
A harmadik csoportban más helyszínek javasoltak a kápolna építésére:

- a Budai Hegyvidék kevésbé forgalmas részén, esetleg a Szép Juhásznénál vagy a Pálos romoknál.
- Máshol, vidéken, Komlósán, Tárnokon, Ópusztaszeren vagy más ismert szakrális helyszínen, ahol már van múltbéli hagyomány. Pl. a Pilisben a Nyírségben, vagy Vas megyében.
- Bárhol máshol.



A kövekkel jelölt szakrális pont.

A jelenleg már hitéleti célra használt, letaposott, a fákkal körül határolt terület túllépését egyetlen alternatív megoldásnál sem javasoljuk! Igen nagynak tartjuk a Normafa törvényben szereplő méretet, de nem támogatjuk a HITÉLETI csoport által előterjesztett 200-300 m²-es épített templomot, sem az 5-6 szerzetesi cellát, sem a Normafán rendezett vasárnapi szentmiséket és a nagy tömegeket vonzó egyházi rendezvényeket. Az eredeti Hermány Géza tervek minden változata ma már teljesen korszerűtlen.

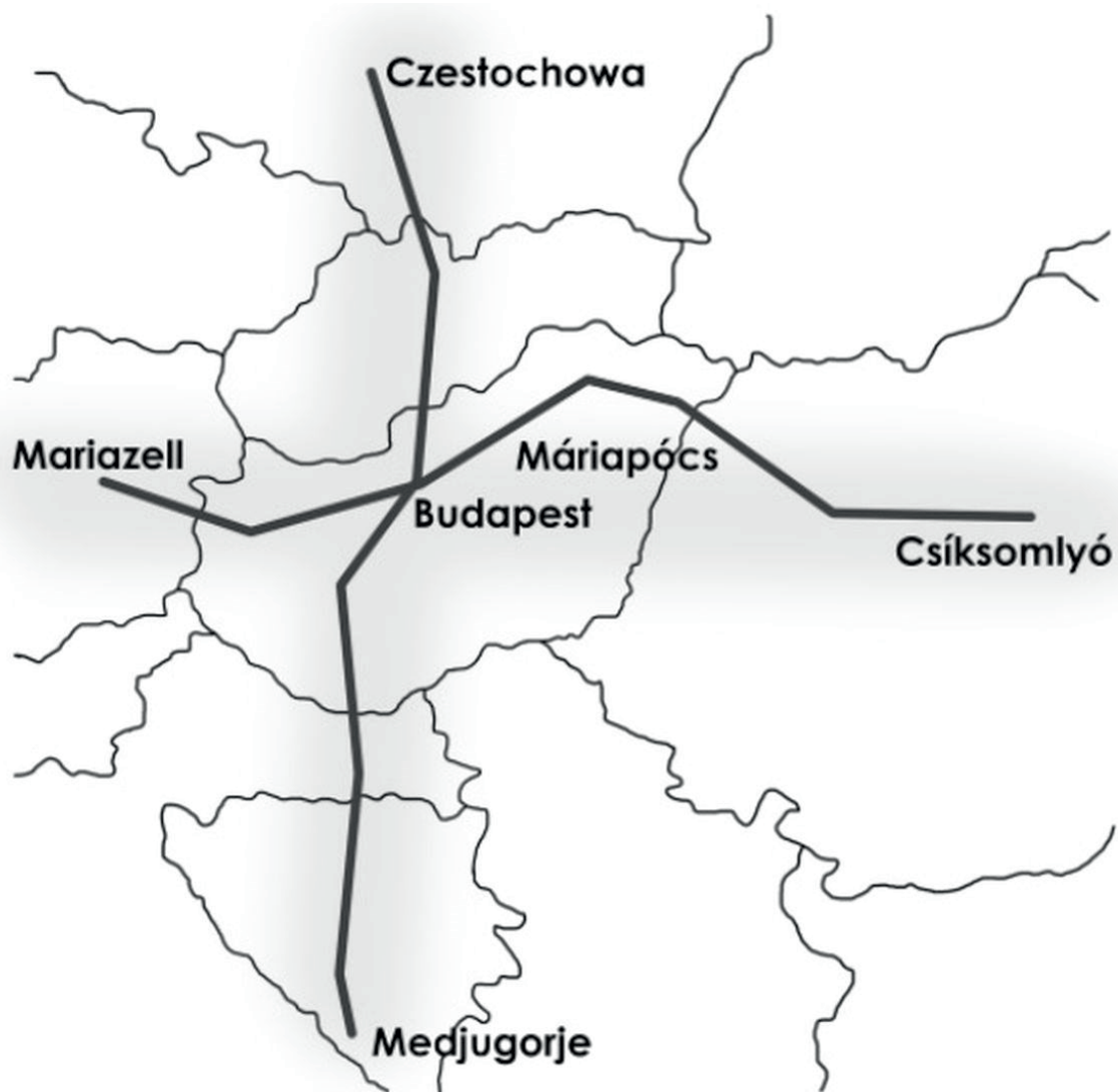


Hermány Géza - kápolna terv.

2014-es tervezői pályázatban kiírt 100 m²-e kápolna is túlméretezett, ennek a tervnek az elvetése szintén indokolt. Az ÉPÍTÉS-FÓRUM-on közölt hallgatói diplomaterv korrekt munka, de megvalósítása csak más helyszínen elfogadható, a Normafánál nem. A közelmúltban számos fórumon volt téma a kápolna felépítése. Érthetetlen, hogy fel sem merült, hogy a kápolna esetleg káros hatást gyakorolna a Normafa környezeti állapotára. Az említett fiatal építész és opponense sem tartotta fontosnak, illetve nem hiányolta a diplomaterv bírálatánál az építkezés során bekövetkező, valamint a későbbi használat során várható természeti kockázatok elemzését.

Nem ajánlott, hogy a Normafa területe a vallási turizmus üzleti célpontja, valamint a tematikus élményturizmus áldozata legyen. A parlamenti törvényalkotóktól és a gazdasági érdekeltségű vallási turizmusfejlesztőktől is elvárható lenne az ökotudatosság. A Mária út szervezői a Normafánál kiemelt, gyors felfutású zarándok központért lobbiznak, arra hivatkozva, hogy a Mária Utak „*spirituális, lelki, szellemi és fizikai középpontja*” a Szent Anna réten található.

A Világ Királynője Engesztelő Mozgalom szervezői egyoldalú, etikátlan hatást gyakorolnak a környezeti kockázatokról kevés információval rendelkező hívőkre. Pedig nincs joguk egy amúgy is túlterhelt védett erdőben öncélúan területet foglalni, oda kéretlenül betolakodni és tovább csökkenteni a helybeliek és utódaik zöld környezetét!



Szentmise az Anna kápolnánál. Az oltáron az Engesztelő kápolna makettje.

Sokan csak a „Közösen a Normafaért” közösségi tervezés találkozóján ismertük meg egymás elképzeléseit és a részletes terveket. A néhány fős hitéleti csoport beavatottként jelen volt a találkozón, és hittük, hogy hírvivőink lesznek. A résztvevők meghallgatták a természetvédők szakmai előadásait, mégsem mutattak megértést, kompromisszum készsége. Elemzés tárgya lehetne a jelenség.



„Templom a természet: élő oszlopai
időnkint szavakat mormolnak összesúgva,
Jelképek erdején át visz az ember útja,
s a vendéget szemük barátként figyeli.” /Charles Baudelaire: KAPCSOLATOK/

Irodalom- és forrásjegyzék

Natalia Nővér. I-II-III köt. Szerk. és bev. Fogas Anna Bp., 1993, 1994, 2001. Egressyné Fogas Anna közlése. 261-192-240 old. Natalia nővér I. szerkesztő Fogas Anna, lektor Nádi Ferenc, Szent József kiadó Bp. 1993.

Szeplőtelen Szűzanyánk, világ győzelmes királynője, most mutasd meg hatalmadat. 14 old.

Világ Győzelmes királynője Kiadó: Küküllő Esperesi kerület 216 old.

<http://engesztelok.hu/profeciak-uezenetek/maria-nover-naploja>

Élő adás a Mária rádióban - felvételről 2014. december 6. éjjel

[Élő adás a Mária rádióban - felvételről - Világ Győzelmes ...](#)

www.egipatrona.hu/kapolna/index.../elo-adas-a-maria-radioban-felvetelr...

Fatimai üzenet

[Részletesen... - Zarándok](#)

www.zarandok.hu/?m_id=47&m_op=view&id=20

Történeti áttekintés

[XII. kerület - Hegyvidék | Ilyen lesz az engesztelő kápolna a ...](#)

12.kerulet.ittlakunk.hu > Templom

[Natália nővér jelenései - Hírek - Múlt-kor történelmi magazin](#)

mult-kor.hu/20121108_natalia_nover_jelenesei

Levéltári iratok??

[Világ Győzelmes Királynője Engesztelő Kápolna - Világ ...](#)



www.egipatrona.hu/kapolna/index.php/.../content/.../118-mindszenty-5

A Kápolna Alapokmánya, a Szent Korona Lovagrend és a Világ Győzelmes Királynője engesztelő kápolna kapcsolata [Kápolna - Világ Királynője Engesztelő Mozgalom](#)

www.vilagkiralynoje.hu/nyomtathato_verzio/kapolna/

Az alapítvány

[Alapítvány - Világ Királynője Engesztelő Mozgalom](#) (Gubicza Katalin)

www.vilagkiralynoje.hu/alapitvany/

[Natália nővér látomásai: Magyarország... - Csíksomlyói ...](#)

<https://hu-hu.facebook.com/Csiksomlyoi.Lovas.../634085679938090>

Mária Út

[Mária Út Egyesület imacsoportja](#)

engesztelok.hu/mi-igy.../128-maria-ut-egyesuelet-imacsoportja

[MTDMSZ NONPROFIT Kft.](#)

mtdmsz.hu/cikk/28/MTDMSZ_NONPROFIT_Kft.

Levél a polgármestereknek

[Polgármestereknek - Világ Királynője Engesztelő Mozgalom](#)

www.vilagkiralynoje.hu/polgarmestereknek/

Jogerős bírósági végzés

[Világ Királynője Engesztelő Mozgalom](#)

www.vilagkiralynoje.hu/vilag_kiralynoje_engesztelo_mozgalom/

A két Hermány Géza terv.

[\[Agora\] 2006 - Magyar Katolikus Egyház](#)

lista.hcbc.hu/pipermail/agora/2005-December/003331.html

Tervezői pályázat a kápolna építésére.

[Kápolnatervezéshez keresnek ingyen tervezőt - koos.hu](#)

koos.hu/2014/03/24/kapolnahoz-keresnek-ingyen-tervezot/

Mórocz László diploma terve

[Építészfórum](#)

epiteszforum.hu/Hallgatoi_tervek_terv

Vallási turizmus

[Napi Gazdaság Online | Évek alatt futhat fel a vallási turizmus](#)

www.napigazdasag.hu/cikk/6851/

Vallási turizmus 2014.12.09. konferencia

[Mária Út | Közép-Európa Zarándokútja - Hírek](#)

mariaut.hu/tart-index-89-1/Hirek

[Világ Királynője engesztelő kápolna huzavona - Magyar ...](#)

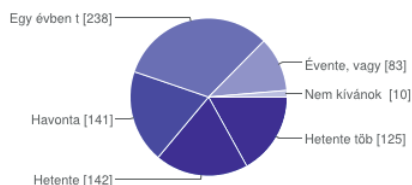
magyarmegmaradasert.hu/.../4112-vilag-kiralynoje-engesztelo-kapolna-...



KÉRDŐÍV EREDMÉNYEK

Summary

Milyen gyakran jár Ön a Normafán?



Hetente többször	125	17%
Hetente	142	19%
Havonta	141	19%
Egy évben többször	238	32%
Évente, vagy ritkábban	83	11%
Nem kívánok válaszolni	10	1%

Miért látogatja a Normafát?



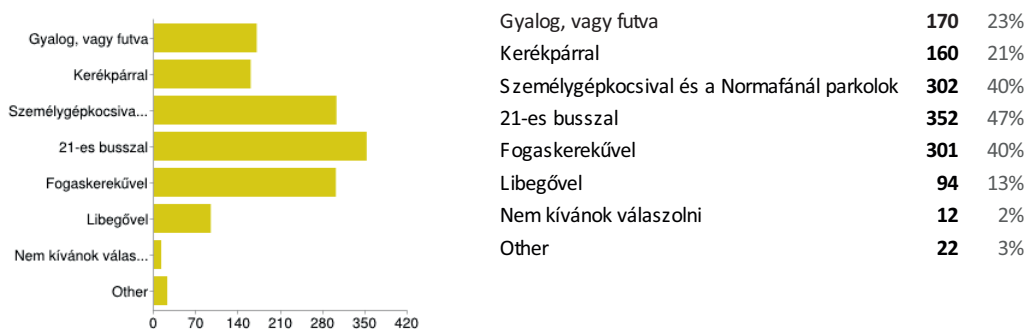
Sétálok	538	72%
Hosszabb túrák kiinduló helye, vagy célállomása a Normafa	240	32%
Kerékpározom az erdőben	170	23%
Nordic walkingolok	42	6%
Futok	130	17%
Játszóterre megyek a gyerekeimmel	147	20%
Barátokkal, családdal piknikezünk	143	19%
Down hill kerékpározom	89	12%
Síelek, ha van hó	83	11%
Szánkózom, ha van hó	142	19%
Nem kívánok válaszolni	8	1%
Other	98	13%

Ön szerint milyen problémákon, hiányosságokon kell változtatni a Normafánál?

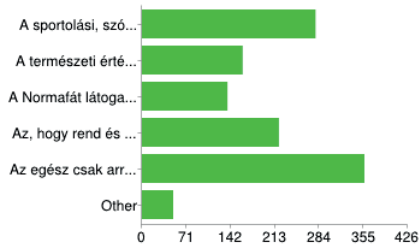


Rendezetlenség	223	30%
Parkolóhely hiánya	223	30%
Zsúfoltság	139	19%
A játszótereken található játékok rossz állapota	169	23%
A sétautak rossz állapota	170	23%
A kerékpárosok, akik nincsenek tekintettel a gyalogosokra	158	21%
A János-hegyi út burkolata rossz, alig lehet a babakocsit tolni	113	15%
A szánkózók veszélyeztetik a síelőket	73	10%
Az esti kivilágítás hiánya	164	22%
Az erdőben sok a kidőlt fa	135	18%
A gyalogosok zavarják a kerékpárosokat	70	9%
A kutyákat szabadon engedik	97	13%
Nincs semmi baj a Normafával, maradjon változatlanul	159	21%
Other	116	15%

Jellemzően milyen közlekedési eszközzel megy a Normafához?

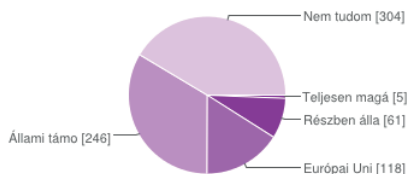


Bizonyára hallott már arról, hogy a Normafa rehabilitációját tervezik a történelmi sportterület helyreállításával. Ön szerint mi a tervezett fejlesztés fő célja?



A sportolási, szórakozási lehetőségek feltételeinek javítása.	278	37%
A természeti értékek megóvása.	161	21%
A Normafát látogató emberek kényelmének növelése.	137	18%
Az, hogy rend és kulturált körülmények legyenek a Normafán.	219	29%
Az egész csak arról szól, hogy egyesek keresni akarnak beruházáson és a létesítmények üzemeltetésén.	356	47%
Other	50	7%

Információi szerint milyen forrásokból valósulnak meg a tervezett fejlesztések a Normafán?



Teljesen magántőkéből.

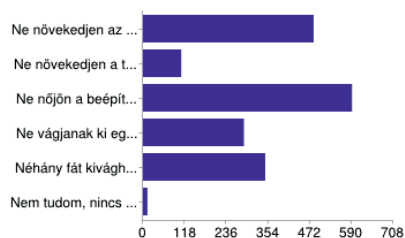
Részben állami pénzből, részben magántőkéből.

Európai Unió támogatásból.

Állami támogatásból valósulnak meg a fejlesztések és a terület, a megújított létesítményekkel együtt a XII. kerületi Önkormányzat vagyongazdálkodásába kerül.

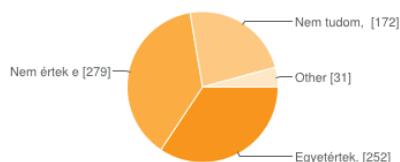
Nem tudom

Ön szerint milyen korlátokat, feltételeket kell figyelembe venni a Normafát érintő fejlesztések tervezése során?



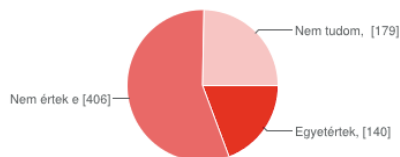
Ne növekedjen az autós forgalom.	482	64%
Ne növekedjen a terület látogatók száma.	108	14%
Ne nőjön a beépített, betonral burkolt terület nagysága.	591	79%
Ne vágjanak ki egyetlen fát sem.	285	38%
Néhány fát kivághatnak, ha nagyon kell, de kíméljék meg az értékes, idős fákat.	345	46%
Nem tudom, nincs véleményem.	12	2%

Egyetért azzal, hogy a Harangvölgyből ülős felvonó (libegő) létesüljön a Normafáig?



Egyetértek.	252	34%
Nem értek egyet.	279	37%
Nem tudom, nincs véleményem.	172	23%
Other	31	4%

Egyetért azzal, hogy felszíni parkoló létesüljön a Zugligeti úton az egykori Fácán fogadó területén?

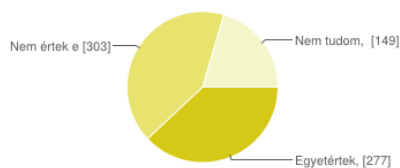


Egyetértek, mert most kevés a parkolóhely a környéken.

Nem értek egyet, mert sem a Zugligeti, sem a Béla király út nem alkalmas nagyobb gépkocsi forgalomra, a parkoló pedig veszélyezteti a Fácán területén lévő védett növényvilágot.

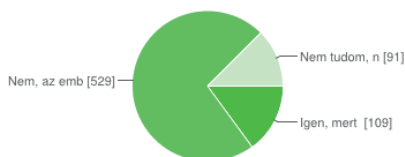
Nem tudom, nincs véleményem.

Egyetért azzal, hogy kevesebben mennének autóval a Normafához, ha a Harangvölgyből ülős felvonóval fel lehetne jutni és a lift aljánál parkoló létesülne?



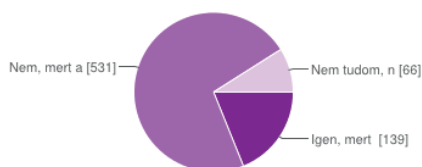
Egyetértek, így csökkenne a Normafa autós forgalma.	277	37%
Nem értek egyet.	303	40%
Nem tudom, nincs véleményem	149	20%

Egyetért azzal, hogy mélygarázs épüljön a Normafánál?



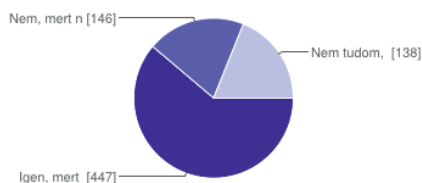
Igen, mert most kevés a parkolóhely.	109	15%
Nem, az embereket rá kell szoktatni arra, hogy tömegközlekedéssel menjenek fel Normafához.	529	71%
Nem tudom, nincs véleményem.	91	12%

Egyetért azzal, téli-nyári bobbálya létesüljön a Normafa térségében?



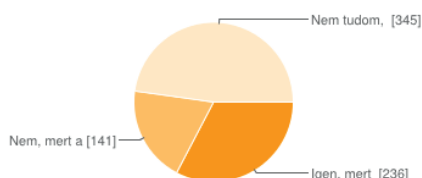
Igen, mert ez népszerű szórakozás lesz és bevételt hoz a Normafa egyéb létesítményeinek fenntartására.	139	19%
Nem, mert a bobbálya építéséhez fákat kell kivágni és a működése zavarná az erdőben élő állatokat.	531	71%
Nem tudom, nincs véleményem.	66	9%

Ön szerint szét kell választani a sí- és szánkópályákat?



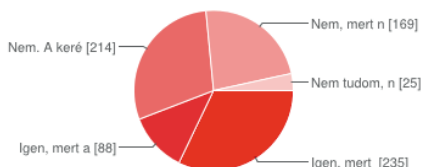
Igen, mert veszélyeztetik egymást.	447	60%
Nem, mert nem jelentenek egymásra akkora veszélyt.	146	19%
Nem tudom, nincs véleményem.	138	18%

Ön szerint jó helyen lenne a kijelölt szánkópálya az Anna réten?



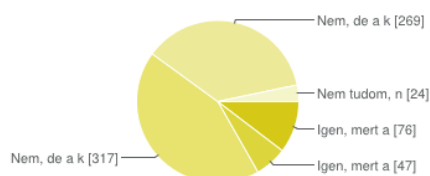
Igen, mert a sípályákról ki kell tiltani a szánkózókat.	236	31%
Nem, mert az Anna rét messze van a parkolótól és a busztól.	141	19%
Nem tudom, nincs véleményem.	345	46%

Egyetért-e azzal, hogy a kerékpárosoknak és a sétálóknak külön, egymástól elválasztott utak létesüljenek?



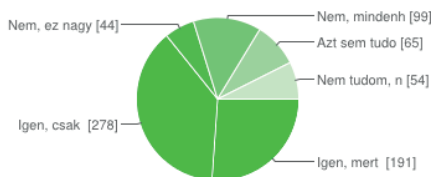
Igen, mert a kerékpárosok veszélyeztetik a sétálókat.	235	31%
Igen, mert a gyalogosok gátolják a kerékpárosok haladását.	88	12%
Nem. A kerékpárosok és a gyalogosok tanuljanak meg figyelni egymásra.	214	29%
Nem, mert nem szabad újabb utakkal csökkenteni az erdő területét.	169	23%
Nem tudom, nincs véleményem.	25	3%

Egyetért azzal, hogy a kerékpárosokat kitalítsák az erdei utakról, vagyis kerékpározni csak az aszfalttal burkolt utakon lehessen?



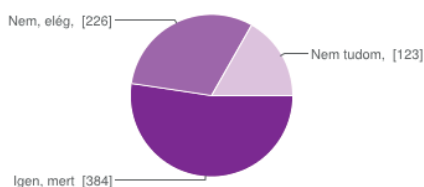
Igen, mert a kerékpárokkal tönkreteszik az erdőt.	76	10%
Igen, mert a kerékpárosok veszélyeztetik a sétálókat.	47	6%
Nem, de a kerékpárosok vigyázzanak a gyalogosokra.	317	42%
Nem, de a kerékpárosok csak a számukra kijelölt erdei utakata használhassák.	269	36%
Nem tudom, nincs véleményem.	24	3%

Egyetért azzal, hogy a down hill kerékpárosoknak megtiltsák az erdőben kerékpározást, és részükre külön pályát alakítsanak ki a János-hegyi Libegő alatt?



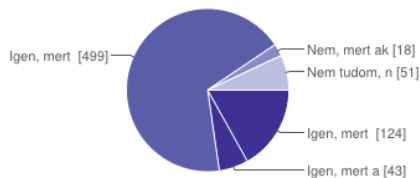
Igen, mert a down hillesek különösen veszélyesek a sétalókra és tönkre teszik az erdőt.	191	25%
Igen, csak elkülönített pályán mehessenek.	278	37%
Nem, ez nagyon veszélyes, ne lehessen sehol sem down hillezni.	44	6%
Nem, mindenhol lehessen down hillezni.	99	13%
Azt sem tudom, mi az a down hill.	65	9%
Nem tudom, nincs véleményem.	54	7%

Egyetért azzal, hogy ne csak a fogaskerekűn, de a János-hegyi Libegőn is lehessen kerékpárt szállítani?



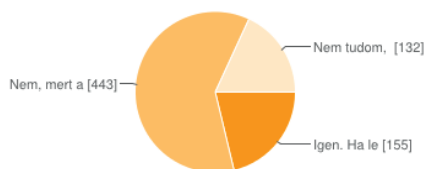
Igen, mert nagy lehet erre az igény..	384	51%
Nem, elég, ha a fogaskerekűn lehet kerékpárt szállítani.	226	30%
Nem tudom, nincs véleményem.	123	16%

Ön szerint jó, hogy a fogaskerekűn lehet kerékpárt szállítani?



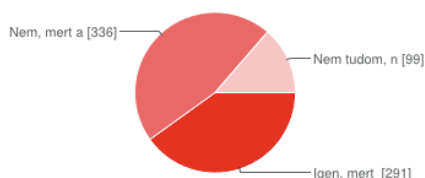
Igen, mert nem tudnék feltekerni a hegyre, pedig szeretek ott kerékpározni.	124	17%
Igen, mert a hegyen lakom, de gyakran közlekedek a városban, de nem tudnék feltekerni.	43	6%
Igen, mert jó ha van ilyen lehetőség a kerékpározni vágyóknak.	499	67%
Nem, mert aki fel akar jönni a hegyre, az tekerjen fel.	18	2%
Nem tudom, nincs véleményem.	51	7%

Egyetért-e azzal, hogy a sípályákat megfelelő időjárás esetén hóágyúzzák, és ehhez víztározót létesítsenek a Normafánál?



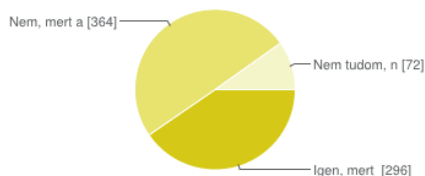
Igen, Ha lehet, meg kell nyújtani a síszezont.	155	21%
Nem, mert a hóágyúzás tönkreteszi a környezetet.	443	59%
Nem tudom, nincs véleményem.	132	18%

Egyetért-e azzal, hogy a sípályákat esténként kivilágítsák?



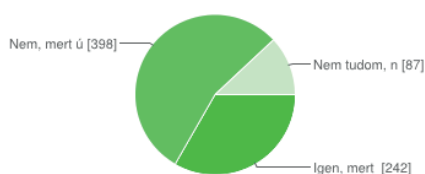
Igen, mert sokan mennének fel munka után síelni.	291	39%
Nem, mert a kivilágítás zavarná az erdőben élő állatokat.	336	45%
Nem tudom, nincs véleményem.	99	13%

Egyetért azzal, hogy egyes sétautakat esténként kivilágítsák?



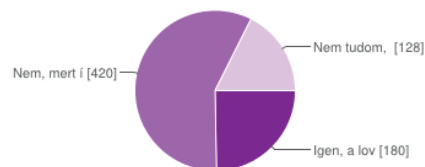
Igen, mert sokan sétálnának esténként az erdőben.	296	39%
Nem, mert a kivilágítás zavarná az erdő állatait.	364	49%
Nem tudom, nincs véleményem.	72	10%

Ön szerint szükséges, hogy elkülönített sífutópályákat létesítsenek a Normafa körüli erdőben?



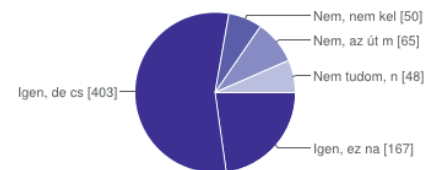
Igen, mert a sífutás nagyon egészséges és nem kell hozzá túl nagy a terület.	242	32%
Nem, mert úgy is alig van hó.	398	53%
Nem tudom, nincs véleményem.	87	12%

Egyetért azzal, hogy a Normafa környékén lovagló utakat létesítsenek?



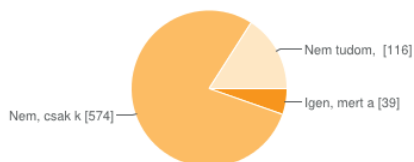
Igen, a lovaglás szép, és természetbarát sport.	180	24%
Nem, mert így is elég nagy a zsúfoltság a Normafán.	420	56%
Nem tudom, nincs véleményem.	128	17%

Egyetért azzal, hogy a János hegyi út aszfaltburkolatát felújítsák, hogy azon kényelmesebben lehessen babakocsival, görkorcsolyával és kerékpárral közlekedni?



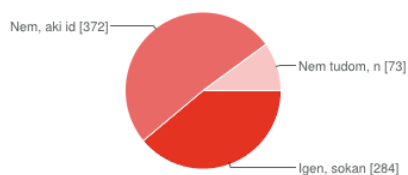
Igen, ez nagyon jó lenne.	167	22%
Igen, de csak akkor, ha nem szélesítik ki az utat az erdő területének rovására.	403	54%
Nem, nem kell az utat aszfaltozni, mert az a környezet rombolásával jár.	50	7%
Nem, az út most is megfelelő állapotban van.	65	9%
Nem tudom, nincs véleményem.	48	6%

Egyetért azzal, hogy a Jánoshegyi és a Tündérhegyi utakat megnyissák a gépjármű forgalom előtt, hogy ezzel tehermentesítsék a Budakeszi utat?



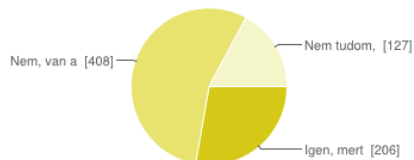
Igen, mert a Budakeszi úton csúcsidőben nagy a zsúfoltság.	39	5%
Nem, csak kivételes esetben, eseti engedéllyel lehessen ezeket az utakat használni.	574	77%
Nem tudom, nincs véleményem.	116	15%

Egyetért azzal, hogy a János-hegyi út mentén a Normafától a János-hegyig kiépített futópálya létesüljön?



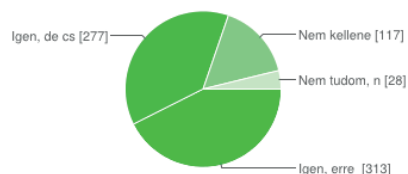
Igen, sokan járnak ide kocogni, számukra ez előnyös lenne.	284	38%
Nem, aki ide jön futni, fusson az erdőben.	372	50%
Nem tudom, nincs véleményem.	73	10%

Egyetért azzal, hogy az Anna réten engesztelő kápolna épüljön?



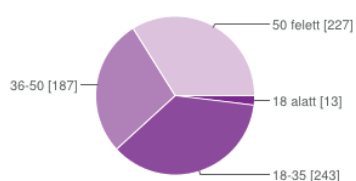
Igen, mert ez egy szakrális hely, régóta terveznek oda kápolnát.	206	27%
Nem, van a közelben számos kegyhely, ne növeljék zarándoklatokkal a zsúfoltságot.	408	54%
Nem tudom, nincs véleményem.	127	17%

Egyetért-e azzal, hogy a Normafánál több helyen nyilvános WC épüljön pelenkázóval?



Igen, erre nagy igény van.	313	42%
Igen, de csak akkor, ha bárki térítésmentesen igénybe veheti.	277	37%
Nem kellene új építmények. Az erdőben nem szoktak illemhelyeket építeni.	117	16%
Nem tudom, nincs véleményem.	28	4%

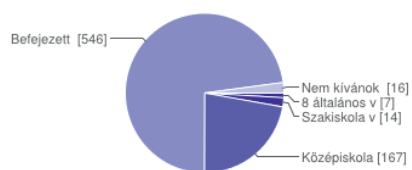
Az Ön életkora



18 alatt	13	2%
18-35	243	32%
36-50	187	25%
50 felett	227	30%

Az Ön lakóhelyének irányítószáma

Az Ön legmagasabb iskolai végzettsége



8 általános vagy alacsonyabb	7	1%
Szakiskola vagy szakmunkásképző	14	2%
Középiskolai érettségi	167	22%
Befejezett főiskola vagy egyetem	546	73%
Nem kívánok válaszolni	16	2%

Amennyiben szeretne értesítést kapni a kérdőív és a tervezési folyamat eredményeiről, kérjük adja meg e-mail címét!