

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
Széphegyi Balázs projektiroda-vezető Úr
részére

Budapest
Váci út 45.
1134

Tisztelt Széphegyi Balázs Úr!

Az „EuroVelo 6 kerékpáros útvonal fejlesztése Dömös-Szentendre szakaszon” EU-s támogatási forrásból megvalósításra váró projektet városunk kívánatos, és szükséges fejlesztésnek tartja.

Ugyanakkor azzal szembesült az elmúlt hetekben a városvezetésünk, hogy a projekt kapcsán, és különösen a városunkat a Szentendrei-szigettel összekapcsoló kishíd (gyalogos, és kerékpáros híd) kapcsán nemcsak a szentendreiek, hanem a döntéshozók is alulinformáltak, továbbá a megalapozott döntésünkhöz szükséges elemi információk nem ismertek.

Éppen ezért - nem függetlenül a 2019. december 7-én a szentendrei Városházán megtartott fórumon felmerült, és csak részben megválaszolt, avagy akkor még meg nem válaszolt kérdésektől –, az alább írott kérdésekre várjuk válaszát.

Tisztelettel kérem, hogy a kérdéseink megválaszolásánál vegye figyelembe, hogy a kishíd helyszínnel, az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal fejlesztésével kapcsolatos megalapozott döntéshez nem csak nekem és a képviselőtestületünk tagjainak, hanem valamennyi szentendrei polgárnak messze több konkrét információra lesz szüksége, mint ami most közismert.

Első kérdés csoport (eljárásra, további lépésekre, menetrendre, távolabbi jövőre vonatkozó kérdések):

- 1.) Milyen okok indokolják, hogy legkésőbb 2020 január 31-éig konkrét kerékpáros hídhely támogatásáról döntsön az önkormányzat?
- 2.) Konkrétan mi történik, ha Szentendre Város Önkormányzata nem hoz támogató döntést a Belvárosi, vagy a belvárosától Északra eső kerékpáros hídhely támogatásáról 2020 január 31-éig?
- 3.) A 2019. december 7-én a szentendrei Városházán megtartott fórumon elhangzott, hogy amennyiben a város nem hoz kedvező döntést pl. a belvárosi hídhelyszín mellett, akkor a NIF Zrt., illetve a kormány átcsoportosítja a rendelkezésére álló uniós forrásokat az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal más helyszínein történő beruházásokra. Elfogadják azon állításunkat, hogy ezzel nem zárja el magát hazánk attól a lehetőségtől, hogy később, akár már a következő Uniós költségvetési ciklusban a Szentendrére a szigettel összekapcsoló kerékpáros híd beruházásra felhasználhasson akár nagyobb összegű támogatást is?
- 4.) Amennyiben Szentendre támogató döntést hoz a kerékpárosshíd helyéről, akkor mi a lehetséges további menterend a kivitelezés kezdetéig, és mikorra várható a híd átadása?

- 5.) Lát-e a NIF arra lehetőséget, hogy egy ötletpályázaton válassza ki a várossal együtt azt a hídformát, mely karakterében, dizájnában méltó Szentendre belvárosának épített és természeti értékeihez, ahhoz új értéket ad, nem pedig gyengíti, vagy rombolja azt? (Szolnokon ez módszer sikeresen bevált, hiszen így épült meg a Tiszavirág nevű gyalogos híd, melyre méltán lehet büszke nem csak a tervezője, de Szolnok lakossága is. Épp a Tiszavirág-híd példázza, hogy egy függőhíd is lehet a belváros éke.)
- 6.) Van-e fenntartási feladata Szentendre városának a híd megépítése után?
- 7.) Készült-e ezzel kapcsolatos költségbecslés? Ha igen, megismerhetjük-e?

Megvizsgálandó lehetséges helyszínek kérdéscsoport:

Tekintettel arra, hogy a II. fokú hatóság 2019. október 30-án kelt PE/KTFO/4190-23/2019 számú határozatában egy konkrét helyszínre, a Határcsárdára korlátozta a figyelembe vehető hídhelyeket, viszont a fentebb említett fórumon (2019.12.07.) elhangzott, hogy ez a hatósági álláspont még módosulni fog, vagyis rugalmasan értelmezhető. Konkrétan ez, hogyan lehetséges? Milyen eljárási lépések után, és milyen menetrend szerint realitás, legfőképpen mikorra dől el, hogy milyen helyszín változat, illetve változatok lesznek jogerősen választhatók?

- 1.) A Határcsárdánál lévő hídhelyszínnél milyen magasságban fog kapcsolódni a híd a parthoz?
- 2.) Megépíthető-e az a hídkapcsolat a Határcsárda lebontása nélkül?
- 3.) Milyen előírásokat kell teljesítenie a Belvárostól a Határcsárdáig vezető kerékpárútnak, és milyen műszaki megoldással lesz az megvalósítható? Hogyan érinti az a szóban forgó területeket?
- 4.) Mivel Szentendre több lehetséges hídhelyszín kapcsolat között vizsgálni kívánja a város forgalmát, és külön a belvárosunk forgalmát a lehető lekevésbé megterhelő megoldásokat, ezért mi napirenden kívánjuk tartani Dunakorzótól délre eső lehetséges területeket is. A NIF támogatja-e, hogy Dunakorzótól délre eső területeket is bevonjunk a megvizsgálandó lehetséges helyszínek körébe, a fenti szempontokra tekintettel?
- 5.) Megvizsgálta-e az előkészítés során a NIF, hogy Szentendre belvárosának nem az északi, hanem a déli peremére telepítse a kerékpároshidat? (Mellékelt 1-es térképen "C" variáció)
- 6.) Van-e különös érv, ami miatt műszakilag nem megoldható a Szentendrei-szigeten a vízbázis védelme - hasonlóan az "A", vagy "B" nyomvonalak szigeti oldalán található vízbázis védelméhez - a "C" variáció megépülése esetén? Annál is inkább megoldhatónak gondoljuk, mivel Szigetmonostor hatályban lévő rendezési terve tartalmaz egy ennél a "C" nyomvonalnál még délebbi összekötő hidat a Postás strand déli szélénél, ahol a szigeti oldalon szintén csápos vízkutak sora található: Ez a rendezési terv ugyanúgy átment 28 szakhatóságon, mint az EuroVelo 6 nyomvonalkijelölő terve, tehát a kettő nem lehet ellentmondásban.

Harmadik kérdéscsoport a belvárosi hídkapcsolathoz:

- 1.) Milyen magasságkülönbséggel tudna csatlakozni a Dunakorzó jelenlegi szintjéhez képest – a hajózhatósági előírások figyelembevételével - a Pásztor-révnél a tervezett kerékpárosshíd (milyen szintkülönbség van a híd érkezési magassága és a Dunakorzó magassága között?) a mellékelt 1-es térképen "A" variáció.
- 2.) Milyen hosszú rámpára van szükség az akadálymentes fel-, és lejutáshoz ebben a variációban (5%-os lejtő 9 m-ként pihenővel megszakítva)?
- 3.) A 2019. december 7-ei fórumon elhangzott: korábban felmerült egy olyan elképzelés is, mely szerint a rámpás lehajtás helyett, vagy mellett a hídvég és a Dunakorzó szintkülönbsége miatt liftbépítésével oldanák meg. Erről szeretnénk többet megtudni, készültek-e erre a megoldásra költségbecslések?
- 4.) Milyen magasságkülönbséggel tudna csatlakozni a Dunakorzó jelenlegi szintjéhez képest a Rév utcánál kialakítható kerékpárosshíd (milyen szintkülönbség van a híd érkezési magassága és a Dunakorzó magassága között a Rév utcánál?) a mellékelt 1-es térképen "B" variáció?
- 5.) Milyen hosszú rámpára van szükség az akadálymentes fel-, és lejutáshoz ebben a variációban (5%-os lejtő 9 m-ként pihenővel megszakítva)?
- 6.) Készültek-e hatásvizsgálatok a tervezett kerékpáros híd belvárosi közlekedési kapcsolatairól?
Konkrétan, milyen hatással lesz mindez Szentendre belvárosára, a Dunakorzóra, és az alatta lévő sétány gyalogos és kerékpáros forgalmára?
 - Reményeink szerint készültek, és rendelkezésre állnak ilyen hatástanulmányok, így szeretnénk ezeket megismerni, megkapni!
- 7.) Számoltak-e azzal, hogy a kerékpáros és gyalogos közlekedés éppen jelentős átalakuláson megy át a különböző elektromos meghajtású eszközök elterjedésével? Számoltak-e azzal, hogy ez milyen közlekedésbiztonsági kérdéseket vet fel Szentendre belvárosában?
- 8.) Ugyancsak a december 7-én megtartott fórumon hangzott el, hogy bár szóban tett ígéretet Verseghi-Nagy Miklós korábbi szentendrei polgármester, arra, hogy a tervezett belvárosi híd és HÉV állomás között elektromos busz közlekedési kapcsolat lesz, de Ön felhívta a figyelmet arra, hogy erről írásos az elköteleződésről emlékeztető készült a Révész Máriusz kormánybiztosnál történt egyeztetés során. Kérdezzük ez mikor volt pontosan? Továbbá szeretnénk megismerni ennek az emlékeztetőnek a pontos tartalmát, ezért kérjük juttassa el önkormányzatunk részére!

Szentendre, 2019. december 13.

Fülöp Zsolt
Szentendre város polgármestere