

JEGYZŐKÖNYV

Készült: 2019. december 7-én (szombat) 18 órakor, a Városháza Dísztermében
(Szentendre, Városház tér 3.)

Tárgy: Lakossági fórum az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpárút részeként Szentendre-Szigetmonostor között tervezett hídról

Hivatalból jelen vannak:

Fülöp Zsolt polgármester

Pilis Dániel általános alpolgármester

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.)

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.)

Varga Kata kommunikációs vezető

Kosztek Imréné pályázati koordinátor

A lakosság részéről jelen vannak: a jelenléti ív szerint.

Varga Kata kommunikációs vezető: köszönti a megjelenteket és bemutatja a hivatalból jelenlévőket. Elmondja, hogy először Fülöp Zsolt polgármester tartja meg prezentációját, majd Széphegyi Balázs a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. projektiroda-vezetője következik, és ezek után lehet a kérdéseket feltenni. Kéri az online közvetítés tudomásulvételét.

Fülöp Zsolt polgármester: üdvözl mindenkit. Felhívja a figyelmet, hogy fontos a hídról közösen dönteni, mert évtizedekre, sőt évszázadokra is meghatározhatja a város jövőjét. A híd építéséről egy Kormányhatározat született, és részletkérdésekben van lehetőségük véleményt mondani. A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. háttéranyagai alapján úgy gondolja, hogy kidolgozatlan még, így nincsenek döntési helyzetben. A NIF Zrt. azt kommunikálta, hogy a híd látványtervét nem hozhatják nyilvánosságra, pedig nagyon nem mindegy mi épül meg. Jelzi, hogy Borzai Tibor hídtervező úr is jelen van, aki hozzájárult a nyilvánossághoz, így lesz mód bemutatni a tervet, hogy milyen műszaki tartalommal gondolkodik a beruházó. Kiemeli, hogy nem csak a beruházó véleménye és a Hivatal véleménye fontos, hanem a 28 ezer szentendrei véleménye is, nem dőlhet el szűk körben e fontos kérdés. Elmondja, hogy több szakaszban, többféle eljárás indult, de csak részlegesen tudták megvalósítani a tervet. Változott a kerékpárút nyomvonala is, 2017-ben döntöttek el azt, hogy a kerékpárút Szentendrénél átmegy a szigetre és Kisoroszinál visszatér a szentendrei oldalra, tehát két hidat kell építeni. Eddig öt hídhelyet vizsgáltak meg, azonban jelen pillanatban - a Pest Megyei Kormányhivatal Természetvédelmi Főosztálya másodfokú határozata alapján – a határcsárdai helyszín működhet. A NIF Zrt. szeretné, ha nem csak a Határcsárdánál lehetne hidat építeni, hanem a Belváros két helyszínén is. Ezért újrakezdődik a környezetvédelmi eljárás, ezáltal Szentendrének nagyobb mozgástere van, amivel élniük kell. A Határcsárda mellett belvárosi hídhelyszín lehet a Pásztor rév kikötő közelében, illetve a Rév utca közelében. Fontos, hogy az érintett települések véleménye is

megjelenjen a folyamatban, kéri, hogy éljenek a lehetőséggel. A Határcsárdánál lévő hídhely előnyei kapcsán elmondja, hogy a Belvárosban nem kellene építkezést elszenvedniük, hátránya (más szemszögből akár előny is lehet), hogy elveszi a lehetőséget egy közvetlen autóshíd megépítésétől, mert Szigetmonostor és Szentendre között egyedül ez a helyszín alkalmas. A kerékpárúton árvíz esetén is lehet közlekedni bizonyos határok között, ezen az alacsony fekvő részen azonban problémát jelenthet. Jelentős mennyiségű fát is ki kell vágni, és valószínűleg a Határcsárda épületét is át kell építeni vagy le kell bontani. A belvárosi helyszín turisztikai attrakció lehet a Szentendrei-szigeten eltöltött szabadidős lehetőségekkel, de ronthatja a városképet is. (A prezentációban látható előnyöket és hátrányokat a jelenlegi információk alapján állították össze, ami nem azt jelenti, hogy végleges és teljes a felsorolás.) Ha megépül a híd, Göd és Dunakeszi elérhető távolságba kerül, megemlíti az elektromos kerékpár, roller lehetőségét is. Az autós közlekedéssel szemben valós alternatíva lehet a Szentendrei-szigeten élőknek a HÉV közelsége. Hátrány azonban a belvárosi építkezés, a híd kivitelezése hosszabb időt vesz igénybe, emiatt a rendezvényeket újra kell gondolni. Jelzi, ha ez egy európai kiemelt turisztikai kerékpáros ösvény, akkor a megnövekedett forgalom miatt nőhet a gyalogos-kerékpáros konfliktusok száma, illetve a Duna korzó felújításakor ezt a helyzetet valahogy kezelni kell. A Kormány által ígért 2,6 milliárd Ft összegből a Duna korzó felújítását meg tudják valósítani, melynek a tervezése folyamatban van. Megnövekedett kerékpáros forgalom esetén nagyon nem mindegy, hogyan alakítják ki a Duna korzót, hiszen rendezvény- és sétahelyszín, közösségi tér, EuroVelo út is. Felhívja a figyelmet, hogy a belvárosi helyszín még nincs pontosan meghatározva, lehet a rév közelében illetve kb. 50 méterrel északra, a Rév utca közelében. A két helyszín látványban mást nyújt a Belvárosból nézve, ha feljebb épül meg, akkor a Belvárosból csak a híd közepe látszik, a felhajtók a fák takarásában lesznek. Ha a Belvárosban épül meg a híd, a Városvezetés jelenleg a Rév utcai megvalósítást támogatja az információk alapján, mert nem látszik a híd eleje-vége, csak a közepe, hátrébb van a történelmi Belvárostól. Ez esetben kevesebb autós turista jöhet a városba, mert a budapesti kirándulóknak is valós alternatíva lehet a kerékpáros közlekedés Szentendrére egy jó minőségű kerékpárúton, megfelelő pihenőhelyekkel. Jelzi, hogy bevételeket is hozhat, a Város is profitálhat ebből, ha Szentendre bekapcsolódik az európai kerékpáros turizmusba, és a belvárosi hídhely kevesebb fakivágással jár, mint a határcsárdai híd esetében. Úgy véli, ha a Belvárosban megépül a híd, Szentendre előbb-utóbb kétparti város lesz, hosszútávon a túlparton is megjelennek a nyugágyak, egyéb lehetőségek. Kéri, hogy gondolják végig az előnyöket, hátrányokat. Kiemeli, hogy a NIF Zrt. szeretné, ha minél hamarabb döntés születne a hídhelyről, hogy Szentendre támogatja-e a belvárosi valamelyik hídhelyet és ha igen, melyiket. Szerinte a döntést nem szabad elkapkodni, alaposan végig kell gondolni a hídhelyet és a híd kinézetét, milyen műszaki tartalommal, látványelemekkel épül meg a híd, hogyan befolyásolja a városképet ez a város jövőjét döntően befolyásoló beruházás. Jelzi, hogy most elkezdik a párbeszédet, amit szeretnének folytatni, és nem szeretnék tőlük független határidőkhöz tartani magukat. Elmondja, hogy a következőkben a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. projektiroda-vezetője ad áttekintést a beruházásról.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): köszöni Polgármester úrnak a lehetőséget, hogy szélesebb fórum előtt ismertetheti a NIF Zrt. kerékpáros hálózatok kapcsán végzett tevékenységét, illetve bemutatathatják a kerékpáros útvonal kapcsán felmerülő lehetőségeket. Elsősorban a hídhelyek meghatározása miatt tartják a lakossági tájékoztatót, ami egy kis része az egésznek. A NIF Zrt.-nél 2016 óta vannak kerékpáros útfejlesztések, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából került kiírásra tanulmányterv készítés, amely három nagy gerinchálózati elemet határozott meg, melynek része a Duna parti EuroVelo 6 nyomvonal. Jelzi, hogy a szlovákok kicsit előbbre tartanak, Bős-Nagymaros kapcsán a töltésen végig lehet kerékpározni. A Duna túlpartján, Szobtól lefelé egy hiányzó szakasz kivételével be lehet jutni

Budapestig. A hiányzó szakaszt kiírták közbeszerzésre, a jövő évben meg fogják valósítani. Megemlíti, hogy a 220 km-es Balatoni Bringakör felújítása a nyáron elkezdődött és a 110 km-es Budapest – Balaton beruházást, melynek elindították a kivitelezési közbeszerzéseit. Jelzi, hogy egy hagyományos útépités külterületen történik, elkerüli a várost, a kerékpárút építés bonyolultabb, többnyire a belvárosban, Duna parton, természetvédelmi területeken stb. megy. A hídépítés zajjal, kosszal jár, de lehet egyszerűsíteni, tompítani a negatív hatást is. Egy hálózat akkor tud működni, ha a ráhordó hálózati elemek is kiépülnek, jelenleg 900 km áll előkészítés vagy kivitelezés alatt. A NIF Zrt. előkészítéseit, terveit, kivitelezéseit sorolja országos szinten, melynek kapcsán kiemeli, hogy mindig meg kell vizsgálni, hogy egyáltalán hol lehet kivitelezni kerékpárutat. A tervező végigjárta a nyomvonalakat, milyen természetvédelmi-, vízügyi- és egyéb vonatkozásai vannak a szakaszoknak, ezek negatív-pozitív hatásait elemezve választanak nyomvonalakat, végül szakmai zsűri dönt. Az a cél, hogy családbarát, biztonságos gerinchálózat rendszert hozzanak létre. A tanulmányterv feltárja azokat a problémákat és megoldási javaslatokat vázol fel, ahol egyáltalán el lehet indulni. A megoldásokat az engedélyezési- és kivitelezési tervfázisban fogják pontosítani. Jelen állapot szerint azt kell meghatározni, hogy a Határcsárda, illetve Szentendre Belváros környezetében legyen a híd. Jól látszik, hogy kb. 2,5 km távolság van a két hídhelyszín között. A Határcsárda hídhelyszín Szigetmonostornak nem túl előnyös, mert a teljes forgalom elkerüli, a szentendreieknek ki kell építeni a meglévő kerékpárutat megfelelő szélességűre, a széleken fák vannak és nagy negatívum, hogy árvíz idején az út víz alatt van. EuroVelo hálózat esetén biztosítani kell, hogy az év teljes részében járható legyen. A térképen a kékes sraffozás vízbázis érintettségét jelöl, a fővárosiak nagy része innen kapja az ivóvizet, nemzetbiztonsági kockázat, amivel számolni kell. Ide kapcsolódik egy környezetvédelmi engedélyezési eljárásuk, ami részletes környezeti hatástanulmányt tartalmazott. Dömöstől Szentendréig a teljes nyomvonalat vizsgálta az élővilág, a településkép, ivóvízbázis, natura terület kapcsán, melyre született egy környezetvédelmi határozat. A határozat az öt hídhelyből kettőt nemlegesnek ítélt, a két belvárosi-, illetve a határcsárdai helyszín maradt meg. A határozatot egyéb okok miatt megfellebbezték, a másodfokú eljárás során a határozat kiadásában résztvevő szakhatóságok törvényi hivatkozás alapján dolgoznak. Törvényi hivatkozás, a 123/1997. Korm. rendelet a vízbázisok védelméről szól, ami azt jelenti, hogy semmit nem lehet a területén átvezetni. Ezt sokan vitatják, de az ivóvíz miatt érthető az aggodalom, kis mérgezés is tömeges haláleseteket okozna. Létezik műszaki megoldás ennek áthidalására, hogy az ottani kúthelyeket megszüntetik és új kúthelyeket létesítenek. Elkerítéssel védelmet biztosíthat, hogy illetéktelenek ne hatolhassanak a területre. Visszatér a környezetvédelmi engedélyre és jelzi, hogy a másodfokú határozat egy új kiegészítést adott, miszerint lecsökkentette a hídhely lehetőségeket, és a Határcsárda helyszíne maradt meg. Külön-külön egyeztettek az elsőfokú- és másodfokú hatósággal és arra jutottak, hogy pontos hídhelyszín meghatározás, pontos behatásismeret és műszaki tartalommal felvértezve az elsőfokú határozatot módosítani lehet. A közlekedés, városszerkezetbe illesztés kapcsán elmondja, hogy beruházás szempontjából a belvárosi helyszín hátránya, hogy drágább lenne a híd kialakítása. Ahhoz, hogy árvíz idején is biztosítani tudják az átjárhatóságot egy szakaszt lábakra kell emelni. Előnye viszont, hogy csökkenti a 11-es főút hétvégi autóforgalmát. A másik Határcsárdánál felmerült probléma, hogy ott is ki kell vezetni a kerékpárutat és biztosítani kell az árvíz idején való folyamatos használatot. Jelzi, hogy még távol vannak attól, hogy a teljes EuroVelo 6 hálózat kialakításra kerüljön. Jelen elképzelés szerint jövő év közepén kiírják a közbeszerzést a hiányzó szakaszokra, a forrás rendelkezésre áll, azonban a többi hiányzó szakaszra forrás kell. Bízik abban, hogy a fejlesztések elindításával, a kritikus tömeg meglétével ez egy nagyobb lendületet kap és a kerékpározás a figyelem középpontjába kerül. A hajózás kapcsán van egy hajózási ürszelvény és egy bizonyos szélesség, aminek a két hídpillér között meg kell lennie, legalább 80-100 méteres szélességet kell biztosítani. Ez nagyban meghatározza, hogy milyen hídtípusok jöhetnek szóba. Szentendre

belvárosképi védelme érdekében csak felsőpályás ívhíd lehet létesíteni, míg a Határcsárdánál a függőhíd szerencsésebb. A két hídhely különbsége abból is adódik, hogy Szentendre jelentős turistaforgalommal számol, ezért 3 méter széles kerékpárutat kell biztosítani, a gyalogosok részére legalább 1,5 métert fenn kell tartani, plusz biztonsági sáv, így 4,75 méter a hídszélesség. A Határcsárdánál viszonylag keskenyebb függőhídról van szó, ami olcsóbb kialakítás. Elmondja még, hogy a felszín alatti vízbázis tekintetében a szigetmonostori rész érintett, a Határcsárdánál is van vízbázis érintettség, de elvileg meg tudják oldani az előírások betartásával. Hídpályaszintek és terepszintek viszonya kapcsán jelzi, hogy a függesztett alsópályás híd a Határcsárdánál vastagságában karcsú szerkezet és nem igényel meredek rámpákat, ki lehet futtatni, két oldalt van pillér és azzal ki lehet alakítani a híd hosszesését. Szentendrén ez nem biztosítható a gyalogos-kerékpáros forgalom miatt, illetve a Duna medre is szélesebb. Városképi szempontból egy 25 méter magas pilon nem kívánatos látnivaló. A felsőpályás megoldás gondot okozhat Szentendre esetében, mert ha lejönnek a hídhelyről, még mindig van egy bizonyos magasság, és járdakialakítás is szükséges, de a fák takarásában ez nem fogja zavarni a látképet. Megjegyzi, hogy a Határcsárdánál tervezett híd esetében az árvízszint miatt jelentős mennyiségű fakivágással kell számolni. Ahhoz, hogy az EuroVelo nyomvonalát ki tudják alakítani, a Határcsárdához vezető kerékpárutat 2 méterről – 3 méterre szélesíteni kell, ami szintén fakivágásokkal jár. Az út jó részét meg kell emelni, hogy árvíz idején is használható legyen. Átadja a szót Borzai Tibor műszaki igazgatónak, a tervező csapat tagjának, aki bemutatja a látványtervi képeket.

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.): elmondja, hogy megalkották a hídszerkezetet, és Szentendre belvárosának történelmi gyönyörűsége révén kizártnak tartották az ún. alsópályás híd tervezését. Az elemzések alapján egy olyan hídszerkezetre gondoltak, hogy séta közben szinte észrevétlenül lehessen rátérni a hídra és átjutni a túloldalra. Nem, mint műtárgyat valósítanak meg, hanem a híddal lehetőséget teremtenek a továbbsétálásra. Sok szempontot végignéztek a hídtervezés során, miszerint a Dunának ereje, vízszintje van, jeget hoz, árvízvédelem, hajózás, kikötői viszonyok, a hídra való feljutás a gyalogosok, kerékpárosok, mozgáskorlátozottak számára, a tartószerkezeti korlátok, anyagválasztás mind-mind fontos volt. Kiemeli, hogy a képeken látható háromnyílású, felsőpályás hídszerkezet épülhet a Belvárosban – a vékony acélpályát támasztják alá csőívekkel. Kitér arra is, hogy komoly törvényi szabályozások védik a vízbázisokat, a Fővárosi Vízművek is éberrel figyeli, hogy a területen mi valósulhat meg, tehát ahhoz, hogy egyáltalán lehetőség legyen a belvárosi környezet vizsgálatára, nagyon sok mindent végig kellett gondolniuk, hogy a híd milyen pozitívumokat és negatívumokat jelent. Jelzi, hogy a látványterv nagyon sok munkát igényelt, tervezőként nagy gondosságot fektettek a hídszerkezetbe – ami egy lehetőség, azonban másik helyszínen is megvalósulhat. A híd hosszesése kapcsán elmondja, ahhoz, hogy a hidat milyen magasságban tudják elhelyezni, meghatározó, hogy a tartószerkezet a járószint alatt van, illetve árvízvédelmi- és hajózási korlátok is vannak. A Duna korzó felett magasabban fognak érkezni, ezért mindenképp szükség lesz egy rámpás, lépcsős leérkezésre. Megjegyzi, hogy ez egy tanulmányterv, egy megoldás, azon még dolgozni kell, hogy pontosan milyen lehetőségeik vannak. Ez egy lemezzel gyámoltott vasbeton szerkezet, de többféle megoldás lehetséges. Lényeges az, hogy a tervező a közbeszerzésnek megfelelően törekedni fog arra, hogy a legkevésbé zavaró benyomást keltse vagy a forma valamifajta esztétikai élményt nyújtson. A mostani viszonylag egyszerű kialakítás annyit kíván mutatni, hogy a magasságot lépcsővel, rámpával szükséges leküzdeni a hídra való feljutás érdekében.

Varga Kata kommunikációs vezető: kéri a kérdéseket, véleményeket maximum 5 percen, hogy mindenkinek jusson hozzászólási lehetőség.

Major Frigyes (Bogdányi út 16.): új helyszínt javasol, a Sziget utca és az Interspar közötti részre gondol, ami összekötné a Pap-szigetet, és a 11-es főút adná a felhajtási magasságot. A 11-es főútról a Pap-sziget érintésével lehetne átkelni a Szentendrei-szigetre úgy, hogy kb. a Rozinante Fogadó magasságában érne át a túlpartra. A csúnya rámpa helyett a 11-es főútról egy sima, enyhe kanyarodó sávval megoldható a dolog.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy szóba került ez is, de a javasolt nyomvonalak közé nem került be. A javasolt verziókból olyan nyomvonalváltozatok közül választották ki a két nyomvonalat, ami valamilyen szinten kivitelezhető. Ha a nyomvonal hosszában egyetlen egy olyan pont van - fizikai szűkület, egyéb, előre nem látható paraméter -, amit nem tudnak átlépni, akkor az a nyomvonal kikerül a történetből. Megjegyzi, hogy a Pap-sziget egyébként is eléggé érzékeny, sűrűn beépített rész.

Major Frigyes (Bogdányi út 16.): elmondja, hogy a Határcsárda hídhelyszínt azért nem javasolja, mert az átmenő forgalma balesetveszélyes, és jobb lenne megtartani az eddigi miliót.

Szűcs Erika (Csillag köz 1.): jelzi, hogy a NIF Zrt. képviselője elmondta, hogy alapos, sok szempontú vizsgálat után maradt a Határcsárda helyszín, és most a Városvezetés kérése, hogy újra vizsgálják meg, hogy kell-e a híd a Belvárosba. Felhívja a figyelmet, hogy ugyan nincs nagyon részletesen leírva a törvényben, de köztudomású, hogy ez a Duna parti rész tájképi védelem alatt áll. Úgy gondolja, hogy ez a gyönyörű látvány a karaktere a szentendrei Duna-ágnak és ezt meg kellene őrizni, legalábbis Szentendre exponált Duna parti részén. Volt már egy vita, melynek kapcsán rásütötték, hogy mindenféle változásnak és haladásnak ellenzője. Ez nem így van, csak nem gondolja, hogy az urbanizáció oltárán ezt a képet fel kellene áldozni, más megoldásokkal is lehet a turizmust és azon belül a kerékpáros turizmust támogatni. Példaként említi az ütött-kopott révhajókat, ezeket modernizálva, gyakori járatokkal több kerékpárost tudnának szállítani. Kiemeli, hogy nem arról van szó, hogy ne legyen kerékpáros híd a szigetre, azonban ne a Belvárosban legyen. A Budapestről közlekedő kerékpáros gyorsan rátér a Szentendrei-szigetre, de szerinte a Határcsárda Szigetmonostort nem zárja ki a forgalomból. Egyszerűen a kerékpárosnak csak szolgáltatást, tájékoztatást kell adni, és bemegegy a városba, majd megy tovább a szigetre. Nem gondolja, hogy ha a kerékpáros a másik végén éri el a települést, akkor nem fogja megnézni. Jelzi, hogy a szigetmonostoriak szempontjai megjelentek Polgármester úr prezentációjában is, azonban azt szeretné hallani, hogy a szentendrei érdekei és szempontjai hogyan jelennek meg ebben a dologban. Szeretné, ha ez a híd nem épülne meg, mert ezt nem lehet úgy megcsinálni, hogy a Duna szakasz karakterét ne változtassa meg. Nem gondolja, hogy a turisták el fogják kerülni Szentendrét, ha nem itt, hanem a Határcsárdánál van átkelő, hiszen a kerékpárút itt fog jönni. Támogatja, hogy ne nyissák ezt a történetet újra, ne akarjanak a Belvárosban hidat, hanem keressék a kerékpáros turizmus kiszolgálásának más módját, hogy ezt a gyönyörű tájképet megőrizzék az utókor számára.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy bemutattak egy tervezett látványképet, de az, hogy a rámpa így fog-e kialakulni, az engedélyezés során, egyeztetéseket követően, lakossági tájékoztatás folyamán kidolgozásra kerül, hogy melyik az az irány, amiben tudnak mozogni. A látványkép valamilyen módon szubjektív, szerinte Szentendre nem a korzó miatt, hanem a Belváros miatt Szentendre. Jelzi, hogy az egyik kép alapján a távolban látszó „fehér átvezetés” igazából alig látszik. Úgy véli a tervező mindent megtett annak érdekében, hogy ne egy vastag vasbeton gerendás híd legyen. Egyébként ezt az áttört szerkezetű hidat Baján már alkalmazták, nagy sikere van, tájba illeszthető.

Nagy László (Lepke u. 4.): elmondja, hogy szerinte ez a híd emelné Szentendre Belvárosának szépségét, támogatja az elgondolást. Kifejezetten szeretné, ha az unokáival lejön fagyaltozni, átsétálhatna a hídon. Szentendre a híd által szebb, jobb, gazdagabb lesz.

Szabó Gábor: elmondja, hogy részben Budapesten, részben Pócsmegyeren lakik. A látványterv képei alapján észrevételezi, hogy a fák törzsének alsó harmadánál, illetve a fák koronája fölött látható a híd. Kifogásolja, hogy a rámpa a fix gát fölött méterekkel lenne, illetve a másik képen optikailag az utcai lámpákkal van egy vonalban, így könnyű tájba illeszteni.

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.): visszautasítja ezt az apró utalást. Ez egy térbeli látványterv, építész kollégák készítették, semmiféle csúsztatás nincs benne. Kiemeli, hogy a Bright Field Stúdió készítette a látványtervet, Magyarország legjobb építész-látványtervező cége, becsületes, korrekt tervező.

Tóth Sándor (Pásztor u. 17.): érdeklődik, hogy előírás szerinti a lakossági tájékoztató és kipipálják, vagy az itt elhangzottak azt jelentik, hogy érdemben is beleszólhatnak a tervek végkimenetelébe akár a híd helyszíne, akár megléte tekintetében. Úgy értelmezi, hogy a Kisoroszinál tervezett és az itteni híd szorosan összekapcsolódik, mert vagy két híd épül vagy egy sem. Kérdése, hogy Visegrád és Szentendre között vizsgálták-e, hogy miért nem épül kerékpáros út. Jelzi, hogy például a dunabogdányi egyenessel párhuzamosan, szakaszokban most is van, de ha ezen az oldalon vitték volna végig a kerékpárutat, nyilván más a költségvonzata. Kérdezi, hogy összehasonlították-e műszakilag és költség tekintetében a Szentendrei-szigeten menő két hidas, és a Visegrádon, ezen az oldalon lejövő EuroVelo 6 kerékpárutat. A turista szemszögéből úgy véli, hogy látnivaló az innső oldalon sokkal több van, mint a szigeten végigjőve. Felhívja a figyelmet, hogy az előadás során említésre került, hogy minden műszaki problémát meg lehet oldani, és elhangzott, hogy az erősen védett vízbázis is kiváltható. Nyilvánvaló a belvárosi híd kapcsán, hogy Budapest felé tovább kell vezetni. A Duna korzón tavasztól ősziig rengeteg rendezvény van, a korzót lezárják a biciklis- és járműforgalom előtt. Az előadás során szintén elhangzott, hogy az EuroVelo-nak biztosítani kell a folyamatos működését árvíz esetén is. Kérdezi, hogyan lesz összehangolva a kerékpárút a Duna korzó rendezvényeivel, mert 365 napon keresztül napi 24 órában biztosítani kell a kerékpárosok haladását.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy volt lakossági fórum és a tanulmányterv kapcsán egy környezetvédelmi engedélyezési eljárás. Úgy emlékszik, hogy március 6-án lakossági tájékoztatót tartottak, amikor a teljes tanulmányterv ismertetésre került és lehetőség volt kérdezni. A mostani tájékoztatónak elsősorban az a célja, hogy láttassák a két hídhely közötti előnyöket, hátrányokat, majd a lakosság, a képviselők állásfoglalása alapján végül születik a Város részéről egy döntés. Mint beruházó, nem foglal állást egyik vagy másik hídhely esetében sem. A tanulmányterv során több verzió készült nyomvonalakra, például, hogy végig lehet-e vinni Leányfalun a családbarát kerékpárutat - az EuroVelo szélességet biztosítva kisgyerekes családok végig tudnak kerékpározni. Személy szerint nem szívesen kerékpározik a 11-es főút mellett, a gyermekét főleg nem fogja odavinni. Jelzi, hogy a leányfalui részen sok lokális probléma van (beépítettség, árvízvédelmi szakasz stb.), ezért fizikailag nem megvalósítható a nyomvonal. Az, hogy egy vízbázison átmenve megszüntetnek 2-3 kutat, az pénzkérdés és törvényi hivatkozás stb., de belátható dolog. Családi házak dózerolása a kerékpárút miatt azonban politikailag nem elfogadható. Megjegyzi, hogy az EU-s pénzt el kell költeni, ha nem sikerül, elviszik máshová más projektek megvalósítására.

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.): megjegyzi, hogy családi szokás szerint a magyar határtól a horvát tengerpartig kerékpároznak. Tavaly Szlovéniában voltak, ahol sok kerékpárút belterületen halad, tulajdonképpen rákényszerítve a házak előtti járdaszakaszra. Szerinte a kerékpáros komfort, a biztonság szempontjából előnyösebb, ha lehetőség szerint külön nyomvonalon haladhatnak.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy a jelen projekt a hídhely kijelölésére vonatkozik, arra van uniós pénz, azonban hazai forrásból meg fogják tervezettni a Belváros átmenő forgalmát, ezt szabályozni és rendezni kell. Éppen azért készül a terv, hogy a tervezők megvizsgálják a lehetőségeket. A tervezésre előirányoztak hazai forrást és a híddal együtt közbeszerzésbe lesz kiadva, hogy ezt a szakaszt a kerékpárúthoz hogyan tudják hozzákapcsolni úgy, hogy a gócpontokat, lezárásokat ki tudják küszöbölni. Rendezvények idején hogyan lehet biztosítani a kerékpáros átvezethetőségét. Megjegyzi, hogy a meglévő 2 méteres szélességet 3 méteresre kell bővíteni.

Laárné Szaniszló Éva (Rákóczi u. 19.): a projekt ütemezéséről, kivitelezéséről érdeklődik.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy ütemezés szerint a nyomvonalat 2023-ig meg kell valósítani uniós forrásból Dömöstől Szentendrétig, ebből 1,5-2 év a hidak kivitelezése. A Szentendre belvárosi híd pilléreinél kialakítása után a kész szerkezetet hajókkal úszatnák be és emelnék a helyére. Jelzi, hogy megvárják a Városvezetés döntését, össze van rakva a közbeszerzési dokumentáció, startra készen állnak, mihelyt megkapják a jóváhagyást, elindítják a folyamatot.

Magyar Márton: elmondja, hogy életvitelszerűen kerékpározik, napi szinten jár Szentendréről Budapestre dolgozni. A híd megépülését nagyon üdvözlé, a város imázsát emelni fogja, nem kell tőle félni. Amikor az első templomot megépítették Szentendrén, akkor is beavatkoztak a látképbe. Ez az építkezés egy idő után a történelmük részévé válik. Jelzi, hogy a rávezető út kialakításánál figyelni kell arra, hogy a felfestett bicikli nyomvonalas út nagyon veszélyes, (autók között mennek, nagy huplik vannak). Sokat kerékpározott Belgiumban, Hollandiában, ahol erre remek megoldásokat lehetett látni – egy szinten, műszaki elválasztás nélkül, de színnel és felületi minőségi különbséggel biztonságosan el tudják választani az autós, a gyalogos- és a kerékpárutakat. E példából nagyon sokat lehet tanulni. Jelenleg a 11-es főút gyalogos- és bicikliútra felfestett nyomvonalat is sokkal biztonságosabbá lehetne tenni minimális beavatkozással, például a 8-10-15 cm-es, 20 éve ott hagyott járdaküszöböket szintbe kellene hozni.

Beck László (István tér 33.): érdeklődik, hogy a határcsárdai hídhelyszínről tudnak-e mutatni látványképeket.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy prezentációjában nem volt látványelem. A tervező elkészítette és bemutatta a látványképeket, tisztán önszorgalomból történt, senki sem finanszírozta. A Határcsárdánál a függőhíd, illetve felsőpályás hídszerkezet vonatkozásában megosztott volt a nézőpont. Az elsőfokú határozat a felsőpályás hídszerkezetet taglalta, a másodfokú határozat függőhidat tartalmazott, számukra a legolcsóbb a függőhíd. Hangsúlyozza, hogy Szentendre Belvárosában éppen a látvány miatt döntött úgy a tervező, hogy elkészíti a képeket, ami milliós nagyságrendű költséget jelentett. A tervező azért vállalta be, hogy ezzel meg tudja győzni a lakosságot, hogy kivitelezhető, tájba illeszthető dologról van szó.

Beck László (István tér 33.): jelzi, hogy számára szimpatikusabb a belvárosi hídhelyszín, inkább a Határcsárda több, mint 100 éves ikonikus épületét félti, nem biztos, hogy a szentendreiek örülnének, ha elbontanák. A hídfelhajtó kapcsán kérdezi, hogy ez olyan rámpa lenne-e, mint a Timár utcai HÉV felüljáró felhajtója, mert azt rondának tartja.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy egy megoldást vázoltak az engedélyezési és kiviteli terv készítése során, amit jóvá kell hagyni a testületnek. Ez egy hosszú tervezési folyamat, bemutatják, hogy milyen műszaki tartalommal kivitelezhető, és többek között a lakosság is véleményezi.

Beck László (István tér 33.): elmondja, hogy Szentendrén Szigetmonostorra átmegy a kerékpárút és Kisoroszinál visszajön. Kérdezi, hogy Esztergomig lesz-e ennek folytatása.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy az esztergomi szakaszt részben a helyi Önkormányzat tervezteti, amit át fog adni a NIF Zrt.-nek, így részt vesznek a tervezési folyamatban. Náluk kemény szakértői csapat áll rendelkezésre annak érdekében, hogy minden műszaki paraméter az előírásoknak és a kivitelezhetőségnek megfeleljen. Az említett szakasz kiviteli tervei részben elkészültek, részben engedélyezés alatt állnak.

Gulyás József: jelzi, hogy a rámpás képet szeretné újra látni. Elmondja, hogy elhangzott, hogy Szentendrének van mozgástere ez ügyben. Kérdezi, hogy mennyi idő áll rendelkezésükre, hogy a Város kialakítsa álláspontját.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy holnapra már jó lenne egy álláspont. A tanulmányterv készítés több, mint egy éve zajlik. Az előző városvezetés is részt vett az egyeztetési folyamatban és kijelölték a hídhelyszíneket. Most a lakosságot is megkérdezik éppen azért, mert a Város időt kért. Azt azonban látni kell, hogy ezt 2023-ig meg kell valósítani, kész közbeszerzések vannak, már csak a tervezésről van szó. Meg kell határozni azt a műszaki tartalmat, hogy hol vizsgálja a hídhelyszínt a tervező. Ahhoz, hogy ezt végigvihesse, az irányító hatóságnál el kell érnie azt, hogy ne azt mondják, ebből nem lesz semmi, hanem ütemterv szerint haladhassanak. Az ütemterv szeptemberben elindította a közbeszerzést. Felhívja a figyelmet, hogy legkésőbb 2020. január végéig mindenképpen állást kell foglalni, a döntés arra irányul, hogy legyen-e projekt és a két helyszín közül hol legyen.

Gulyás József: érti az idő sürgetését, úgy gondolja, hogy a Város döntéshozóit helyzetbe kell hozni, hogy valóban jól tudjanak dönteni, a fórum ebben segítségükre van, azonban ennél kicsit mélyebb információra lenne szükség. Kérdezi, hogy erre lesz-e lehetősége a Városnak, a döntéshozóknak. Jelzi, hogy három opció is felmerült – Határcsárda, a rév és a Rév utca -, a látható rámpás megoldás problémás, mert nem 4 %-os az a lejtő, ami vezet a hídról, kb. 3 méteres magasságról van szó. Muszáj elképzelniük, a látványterv segít ebben, de valószínű, hogy a híd nem a Duna korzóra érkezik, mert van egy szintmagasság. Annyi információra legalább szükség lenne, hogy milyen szintmagassággal érkezik a híd a Duna korzóra.

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.): jelzi, hogy meg tudják adni a pontos szintmagasságot az Önkormányzatnak. A rámpa sem kötelező, budapesti példát említ tanulmánytervi szinten, egy gyalogos-kerékpáros felüljárót. Az Önkormányzat liftet szeretne, aminek vannak nehézségei, például a folyamatos kerékpározást nehezíti, de elméletileg ilyen típusú megoldás is lehetséges.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy alkalmazkodnak az igényekhez, ha megszakítják a kerékpárutat, a kerékpáros feltolja a biciklit és haladhat tovább. A tervező elmondja a lehetőségeket, ez az engedélyezési eljárás része, mielőtt bármit megterveznének. Lesznek vázlatrtervek, amiket véleményezni fognak és bevonják a testületet, az Önkormányzatot, megkérdezik a lakosságot. Kiemeli, hogy ez egy hosszú előkészítési folyamat, az első kapavágásig még két év áll rendelkezésre, háromnegyed év, mire az első vonalakat meghúzzák. Előtte környezetvédelmi tanulmány során fúrásokat kell végezni, hogy a megálmodott hídhely egyáltalán kialakítható-e, 50 méteres sugárban vizsgáldni fog a tervező, hogy mi az, ami szóba kerülhet. Ez egy szépen egymásra épülő dolog és a végén megadják, hogy az adott helyszínen milyen kialakítások lehetnek, ami egy év múlva lesz. Beszorítva most csak azzal vannak, hogy elindíthassák ezt a tervezést. Mire végigmegy a közbeszerzési eljárás, addig bőven kitalálhatják, hogy mit szeretnének. A tervező nem áll le, és amíg meglesz a nyertes ajánlattevő, addig kész tényeket tudnak prezentálni.

Gulyás József: jelzi, hogy január végéig dönteni kell a Városnak, hogy melyik hídhelyszínt szeretnék. Az pozitív válasz, hogy a Város kérdezhet és kaphat ennél konkrétabb információkat, hogy valóban döntési helyzetbe kerüljön. Úgy értelmezi, hogy ezek szerint a Rév utcai hídhelyszín egy létező opció.

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.): elmondja, hogy a tanulmányterv során egyeztettek a Hajózási Hatósággal is és azt mondták, hogy a pilon pontos elhelyezése kapcsán ki kell jönniük a helyszínre. Modellezés, helyszíni szemle után határozzák meg a pontos helyet.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): elmondja, hogy építész és szeretné tudni, hogy az elkövetkezendő időben van-e arra lehetőség, hogy a híd tervét - például milyen legyen a híd városképi megjelenése - pályázati formában válasszák ki. Volt erre precedens, Szolnok „Tiszavirág” gyalogos függőhídját pályázaton választották ki és azóta nagyon boldog, büszke a lakosság a hídra. Szerinte jobb lett volna, ha a látványtervet nem mutatják be, mert ez lesújtó és a városképbe egyáltalán nem illeszkedik, nem beszélve a város felőli kapcsolódási pontjáról. Hangsúlyozza, hogy hídpárti, nagyon örülne a gyalogos hídnak. Picit aggódik a szigetlakókért, ha ez olyan híd lesz, hogy mentő-, illetve tűzoltóautó is átjöhet, akkor esetleg más autósoknak is eszébe jut átkelni és ezáltal kihúzza a talajt azoknak a lába alól, akik majd autóhidat szeretnének. Kérdezi, hogy a kicsit délebbre lévő helyszínt – Kertész utca magassága, gyakorlatilag a Bükkös patak és a Postás strand között – vizsgálta-e valaki, ott a legkeskenyebb a Duna, ami a HÉV-hez még közelebbi kapcsolódást jelentene. Tudja, hogy a túloldalon szintén ivóvíz kutak vannak és gondot fog okozni. Ha lábakra állítanak, vagy hosszabb utat építenek, akkor hátha van mód erre január végéig. Felhívja a figyelmet, hogy ott az ártéri erdő valóban eltakarná a híd kapcsolódási pontját és a 11-es főút az árvízvédelem vonala, ezáltal a 11-es főúthoz szintben bekapcsolódhat az út. Azt nem tudja hány méterrel magasabban érkezik meg a híd lába a Duna korzóhoz képest, ami eléggé necces, mert alacsony házak vannak a leendő híd lábánál. Ha a látványtervet egy elkészült hosszmetesz alapján rajzolták meg, akkor a magasságkülönbség tényleg jelentős.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy vizsgálta a tanulmányterv a hölgy által felvázolt legdélibb hídhelyet, elsősorban a jelentős vízbázis érintettség miatt elvetésre került. A Határcsárdánál volt egy olyan lehetőség, hogy a meglévő vízbázissal nem érintett nyomvonalon tervezték elvezetni a kerékpárutat. Onnantól már csak egy opció volt, hogy lábakon átvitték, hogy árvíz esetén is tudják használni a kerékpárutat, viszont a déli hídhely éppen ennek a figyelembe vétele miatt került elvetésre.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): felhívja a figyelmet, hogy láttak egy térképet, ahol késsel be volt sraffozva a vízvédelmi bázissal érintett terület, ami eléggé jelentős. A másik érve, hogy ezzel elkerülhető lenne, hogy a Duna partra ráeresszék a biciklis turistákat. Aki a várost jön látogatni, az úgyis leszáll és tolja a biciklit.

Fülöp Zsolt polgármester: az elhangzottak alátámasztásaként elmondja, hogy a két szakasz között csak a jelenlegi belvárosi védelmi szakasz van, ami kb. 500 méter. Tehát kb. 500 métert kellene lábakon elhozni a hidat a vízbázison keresztül.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy ez két milliárd forint. Elmondja, hogy nem látszódott az előző rajzon, hogy a kék sraffozás azért van csak bejelölve, hogy innentől lefelé egészen az M0-ig mind védett terület.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): jelzi, hogy a Lupa-tó mellett a DMRV Zrt-nek van vízbázisa, ott komolyabb probléma nélkül el tud menni a kerékpárút a kutak mellett. Kérdezi, hogy itt miért nem lehet erről szó?

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy azért nem a töltésen megy a kerékpárút, hogy elkerüljék ezeket. A Lupa-tó Duna felőli oldalának széle nem védett területbe eső rész. A vízbázis védelméről szóló rendelet szerint a meglévő földút felhasználható. Ott ezt meg tudták lépni, itt még előttük a csata.

Szabó Miklós (Bogdányi út 44.): szerinte ez nem indok, mert a gáttól beljebb eső részen, a meder szélén is vannak csápos kutak, ahol zavartalanul működik a kerékpárút. A főváros részéről ez egy sziszifuszi dolog. Az M0-s autóútról sem engedték a lejárót, és az ígért híd sem épült meg. Úgy véli, hogy 500 méteren át a kutak mellett jövő zártpályás kerékpárút nem zavarná a vízművek működését. Régen az autósokat nem engedték ezen a szakaszon, most már a kerékpáros is problémás, ha a kutak mellett kell esetleg elmenni. Jelzi, hogy van kiépített aszfaltút, amit a vízmű autói használnak, nem kellene pluszban kerékpárutat építeni. Kiemeli, hogy a Rév utcánál lakik és szerinte sem egy tájba illő a híd a rámpás feljáróval. A korzó szintje fölött legalább 4 méterrel lenne az árvizek és a hajóforgalom miatt, úgy véli, hogy a bemutatott kép csal. Megjegyzi azt is, hogy a szó volt róla, hogy a Teátrumnál Wellness Szállót építenek, de nem engedték, és a híd sem idevaló. A Határország helyszínt sem tartja megfelelőnek, legyen inkább a híd a Bolgár utcánál, a strand alatt.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy a tanulmányterv készítése során jelentős szempont volt, hogy a vízbázist lehet-e érinteni vagy sem, legalább annyira, mint a látványképi megítélés. Hangsúlyozza, hogy felsorolt legalább nyolc hídhelyet, de sok szakhatóság állásfoglalását is figyelembe kell venni. Meghallgatják mindenki véleményét, de hogy ebből mit tudnak megvalósítani, az ennek az összességén és a pénztárcájukon múlik. Felmerült, hogy lábakra rakják a hidat, jelzi, hogy mindent meg lehet oldani műszakilag, csak ki fizeti a révést. Ha van egy szűk büdzsé a megoldásra és nem fér bele, hogy 600 méteren lábakra állítsa a hidat, akkor nem fogja tudni megcsinálni. Kiemeli, hogy jelenleg felvázoltak egy megoldást, a látványtervben nem ott van a híd, amire az eredeti tervek szólnak. A tanulmánytervnek része, hogy legyen egy hossz-szelvény, hogy kb. igazolva legyen az, hogy 6 % alatti hosszszelvény meg lehet valósítani. Kerékpárút esetében 6 % a hosszszelvény, a gyalogos forgalomnál 4 % az hosszszelvény, azért van lépcső, a rámpa pedig fikció. Az engedélyezési terv során úgyis ki lesz dolgozva és az előírásoknak megfelelően kerül kivitelezésre.

Brassányi Áron (Szigetmonostor, Bem u.): elmondja, hogy megvizsgálta, hogy mennyivel csökken a 11-es főút autós forgalma, ha a Belvárosban, illetve a Határcsárdánál épülne meg a híd. Lakossági felmérés alapján látható volt, hogy ha a Belvárosban épülne meg a híd, háromszor többen (46 %) térnének át a tömegközlekedésre vagy használnának kerékpárt, és csak 13 % tenné le az autót, ha a Határcsárdánál épülne meg a híd. A Magyar Közút NZrt. szerint a Tahi hídon kb. 3000 autós megy Szentendrén keresztül reggel Budapest felé, majd ugyanez a 3000 autó délután visszafelé. Ha a Belvárosban épülne a híd, akkor napi 1300 autóval kevesebb menne át Szentendrén, ha a Határcsárdánál lenne a híd, csak 300 autóval lenne kevesebb a 11-es főúton. Ha tömegközlekedés is kiépülne a hídig, akkor nyilván többen térnének át, kb. 2000 autóval kevesebb lenne a 11-es főúton. Kiemeli, hogy ilyen súlyú érvek mellett csak annyit tudnak ellene felhozni, hogy nem illik a tájba. Szerinte ez elhanyagolható ahhoz képest, a 11-es főút forgalma mennyivel csökkenne, ha a Belvárosban épülne meg a híd.

Beier Lajos (Kadarka u. 26.): felhívja a figyelmet, hogy a város legnagyobb bevételi forrása a turizmus. Legalábbis az kéne, hogy legyen, mert a bevételeiket le fogják nyúltni vagy már most is lenyúlják. Úgy véli, hogy a belvárosi, Rév utcai hídhelyszín lehet, hogy fellendítene a turizmust. Az az érzése, hogy eldöntött tény, hogy valahol híd fog épülni, de akkor legyen olyan helyen, ahol a szentendreieknek is jó lenne.

Kónya Ferenc (Ilosvai Varga István u. 5.): műszaki oldalról közelíti meg a dolgot. Jelzi, hogy nagy beruházásokat vezetett le, és amit itt lát, az olyan, mintha az óvodában lenne. Úgy gondolja, ez nincs előkészítve ahhoz, hogy műszakilag tudjanak róla beszélni. Kérdezi, hogy a Duna partnak az elkövetkezendő 20-30 évre van előkészített terve? Úgy tudja, nincs, és hidat építenek a város közepére. Emlékeztet, hogy 10-15 éve kb. 1,5 méter magasán volt az árvíz, mint a jelenlegi visszabontott mobilgát. Ha még egyszer ilyen magas árvíz lesz, akkor egy hajónak vajon milyen magasságra van szüksége, hogy a híd alatt átmenjen. Felhívja a figyelmet, hogy a Fő tér közelébe épített híd magasságát össze kellene hasonlítani a meglévő épületek magasságával. Egy keresztmetszeti rajzon mindenki láthatná, hogy a kémények fölé kerülne a híd. El kellene döntenie, hogy egy ipari hídra van szükségük vagy büszkék legyenek rá a szentendreiek. Épp ezért ezt a hidat nem javasolja erre a szakaszra. Szerinte a hídepítés lehetne a Postás strandon, az ottani szabad területen ki lehetne alakítani egy szép feljárt. A vélemények alapján egy közös álláspontot kellene kialakítani és olyan megoldást találni, hogy műszakilag teljesen megfeleljen. Kérdezi, hogy mettől-meddig lehet a hidat betervezni - például a Tűzoltóságtól egészen a régi Vízművekig -, meg kellene határozni, hogy a híd mely helyszínekre építhető még.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy hajózási tilalom van, míg az árvíz levonul. Kiemeli, hogy van egy jogerős környezetvédelmi engedélyük, ami tanulmánytervi szint. Ne várjon senki műszaki terveket, amikor egy tanulmánytervről beszélnek. Környezetvédelmi szempontból vizsgálták meg azt, hogy egyáltalán hol jöhet szóba hídhely kialakítás. Jelenleg azt egyeztetik, hogy a környezetvédelem kapcsán szóba jöhető két hídhely közül melyiket tudják támogatni. Felhívja a figyelmet, hogy tanulmányterv vizsgálta a lehetőségeket, minden nyomvonalat sok szempontból, sok szereplővel, sok műszaki szakértő közreműködésével, majd ezekből ezt a két hídhelyet hozta ki. Volt egy déli verzió is, de valamilyen oknál fogva elvetették. Jelzi, hogy ezt az összeget az EU turisztikai beruházásként kerékpárútra, gyalogútra biztosítja. Mentő, rendőrautó, elektromos busz stb. nem fog átmenni a hídon. Elsősorban azért készül ez, hogy idejöjjenek a turisták és tovább tudják őket vinni az EuroVelo 6 nyomvonalán. Kéri, hogy még ne várják el tőlük, hogy a híd magassága kőbe legyen vésve, mert még nincsenek abban a stádiumban.

Kónya Ferenc (Ilosvai Varga István u. 5.): jelzi, hogy építőmérnökként dolgozott, és a jelenlegi megoldást nem tartja jónak.

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.): elmondja, hogy kollégája hangsúlyozta, hogy ez egy tanulmányterv. Kollégája ki fog írni egy diszpozíciót, melyben meghatározza, hogy az engedélyezési terveket milyen paraméterekkel kell a tervezőnek megtervezni. Ebben számos dolgot előírhat, a híd szerkezetére, a híd helyére, a magasság érkezésére, típusára vonatkozóan. Az Önkormányzat részéről is várja, hogy milyen igényeket építsen be a diszpozícióba.

Kónya Ferenc (Ilosvai Varga István u. 5.): reményét fejezi ki, hogy a következő fórumon egy jobban előkészített tervet tudnak bemutatni, és akkor van miről beszélni.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): hozzáteszi, hogy éppen a diszpozíció kapcsán nincs leszűkítve a tervezői mozgástér. Egy általános diszpozíció kerül megfogalmazásra, érzékelve azt, hogy még nem fix a hídhely. A tanulmánytervek nyomvonalai kialakítási lehetőségekről szólnak, hogy melyek azok a helyek, amelyekről egyáltalán szóba jöhetnek. A tervező vizsgálata alapján ezt a két hídhelyet tartják alkalmasnak arra, hogy egyáltalán beszéljenek róla, és erre egy engedélyezési kiviteli tervet tudnak készíteni. A tervezőnek 14 hónapja lesz arra, hogy egyeztet a Környezetvédelmi Hatósággal, a helyi hatóságokkal, a Képviselő-testülettel, és olyan műszaki megoldást vázoljon fel, ami többé-kevésbé mindenki számára elfogadható. Megjegyzi, hogy nagyon sok ember véleménye ütközik. Tájékoztató-, műszaki-, bejárás-, turisztikai- és egyéb igényeket figyelembe kell venni, és ennek a közös halmaznak kell egy olyan megoldást adni, ami többé-kevésbé mindenki számára jó. Kiemeli, hogy jó megoldás nincs, ezért fogalmazott úgy, hogy beruházás szempontjából az a célja, hogy EuroVelo 6 nyomvonalat kell létesítenie, amit át tud vinni a rendszeren, erre kapott pénzt. Hangsúlyozza, ha nem tudja átvinni, akkor nem lesz se híd, se semmi. Valamilyen megoldáson el kell, tudjon indulni, mert megszűnik az a lehetőség, hogy egyáltalán bármiről is vitatkozzanak. A kiírásaik, az előrevetített tervezés épp arra irányul, hogy később nyerjenek egy kis időt, és megtalálják azokat a lehetőségeket, hogy a kérdésekre válaszokat tudjanak adni.

Dr. Antos György (Tűzvirág u. 2/A.): elmondja, hogy nyugdíjas villamosmérnök. Jelzi, hogy Szentendre egy idegenforgalomból élni akaró város, és ez a híd így meztelen. A hídnak északon kell lenni amiatt, hogy az emberek átmenjenek a vendéglős övezeten. A Görög utcai vendéglősök megbotozzák őket, ha délen megy a híd. Másrészt a híd semmit nem ér számukra minimum 1000 m²-es hídlábak nélkül. A „Timár utcai levezetés” számukra nyilvánvaló, hogy mit jelent, de rendben, így van megrajzolva. Felhívja a figyelmet, hogy olyan levezetés kell, ami nem balesetveszélyes, amin a Bécsből jövő nyugdíjas néni is le tud menni és a 30 fős csoport is úgy tud közlekedni, hogy nem fognak néhányan elesni a biciklivel, és a közük keveredett gyalogoshoz se kelljen mentőt hívni. Jelzi, hogy aki a kiviteli tervet tervezi, annak érezni kell azt a felelősséget, hogy az esetleges balesetek őt fogják terhelni. Ha pedig ennyi pénzből nem lehet megcsinálni, akkor mondja ki és ne tervezzen. Lehetséges, hogy ennyi pénzből nem lehet olyan hidat építeni Szentendrének, ami az idegenforgalmat előreviszi, és nem visszaveti. Kiemeli, hogy egy északi híd által tényleg ráláthat az ember a belvárosra. A hídról legalább 20 méter hosszú, 5 méter széles kilátóplacc hiányzik. Számukra a láthatóság a vonzó, ha ott a turisták megállnak, szétnéznek és fényképeznek. Ha azonban a híd a Rév utcában lesz, akkor ki kell sajátítani telkeket jó áron. A túloldalra toalett, padok kellenek, mert nem mindenki túrakerékpárral jön, hanem gyermekes családok is érkeznek.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy az elhangzott szempontokra figyelemmel tudnak lenni a tervezés során.

T. Dévai Éva (Rév u. 1.): reméli, hogy az előtte szóló nem azt vetítette elő, hogy kisajátítják az ingatlanát. Érdeklődik, hogy van-e olyan látványterv vagy legalább rajz, ami a rámpáról, a levezetésről mutat egy metszetet és láthatóak az út túloldalán lévő házak is. Jelzi, hogy ezen a részen kisebb, az út szintjétől mélyebben fekvő épületek vannak.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy jelenleg nincs náluk ilyen terv. A híd hosszúságát kellett igazolniuk és ahhoz kapcsolódóan a rámpa kialakíthatóságát. Jelzi, hogy az előző Városvezetés és Polgármester úr is azt kérte, hogy a híd északabbra, a fák között legyen, és egyáltalán nem biztos, hogy a Rév utcához esik, lehet, hogy 50 méterrel arrébb lesz. Akkor tudnak válaszolni, ha a megszerkesztésre valaki megbízást kap. A látványterv kapcsán elmondja, hogy a tervező önszorgalomból felvázolta a szubjektív elképzelését, de lehet, hogy teljesen más lesz. Szerinte biztosan találnak olyan kompromisszumos megoldást, ami a Városnak is jó, tájképbe illeszthető, illetve eléri a célját, hogy a kerékpáros fel tud menni, a környezet érintetlen marad, és nem kell ingatlant kisajátítani.

T. Dévai Éva (Rév u. 1.): megjegyzi, hogy most a híd nyomvonaláról kellene dönteni. Döntés esetén azonban a nyomvonal behatárol dolgokat. Az elhangzott, hogy a kiviteli terv később készül, de mi a biztosíték arra, hogy a híd nem ugyanígy fog kinézni, hiszen a szakhatóságok kötik a kivitelezőt bizonyos műszaki előírásokhoz.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): felhívja a figyelmet, hogy Szentendre területén Szentendre az úr. Nem tud semmit tenni anélkül, ha az Önkormányzat hozzájárulásával nem bír. Ha az Önkormányzat úgy ítéli meg, hogy nem, akkor nem. Ha az Önkormányzat módosítást kér, akkor módosítanak rajta.

T. Dévai Éva (Rév u. 1.): érti az elmondottakat, de szerinte is kevés az információ ahhoz, hogy dönteni tudjanak. Úgy látja, hogy a híd levezetése a mostani szervizútra érkezik, azonban jelenleg teljesen ki vannak tiltva a kerékpárosok onnan. Elhangzott, hogy most nincs kéznél metszet, kérdezi, hol tudná megtekinteni, mert kíváncsi lenne, hogy a híd az út túloldalán lévő ingatlanok fölé mennyivel emelkedik. Megjegyzi, ha kinéz az ablakán, a fákat és a Duna partot látja, ha a híd megvalósul, akkor az ingatlanokból a rámpa lesz látható.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy bemutatásra fog kerülni, mihelyt elkészülnek a rajzok.

Bachta Tibor (Szigetmonostor, Árpád u. 21.): elnézést kér Polgármester úrtól, hogy kérése ellenére szigetmonostoriként hozzászól. Jelzi, hogy tegnap részt vett a helyi tájékoztatón, sajnálja, hogy Polgármester úr nem volt jelen. Kiemeli, hogy Szigetmonostor részére a déli hídhely volna célszerű. Az előző Városvezetéssel volt egy alku, miszerint a hídon nem lesz gépjármű közlekedés, de ígéretet kaptak a Duna korzó hídhely és a HÉV-állomás között közlekedő elektromos buszra. Kérdezi Polgármester úrtól, hogy ezt az ígéretet továbbra is fenntartják-e? Felveti azt is, hogy a szentendreiek legnagyobb problémája a házak fölé emelkedő hídmagasság. Szerinte egy alsópályás híddal meg lehetne szüntetni a rámpamagasságot. A városi környezetbe olyan hidat lehetne beilleszteni, mint az esztergomi Mária Valéria híd vagy a komáromi Duna-híd, amelyeknek megvan a maga történelmi, régies megjelenése.

Fülöp Zsolt polgármester: kérdezi, hogy az előző Városvezetés, Verseghi-Nagy Miklós polgármester szóban vagy írásban tette-e az ígéretét.

Szűr Tímea (Horány, Galagonya tér): mint Szigetmonostor alpolgármestere elmondja, hogy szóbeli ígéretük van, de úgy gondolja, hogy úriemberek között a szóbeli megegyezés, ígéret érvényes kell, hogy legyen.

Fülöp Zsolt polgármester: elmondja, az, hogy a szigetmonostoriakat ki, mikor, miben tájékoztatta, az egy dolog. A másik dolog, hogy Polgármester úr erről szóban sem tájékoztatta a szentendreieket. Kiemeli, hogy a szigetmonostoriakkal majd beszélgetnek erről, most Szentendréről van szó és a szentendreiek véleményét szeretnék megismerni. Jelzi, hogy kíváncsi lenne, hogy az elektromos busz hogyan közlekedne a Duna korzón, de ezt egy másik lakossági fórumon megvitatják.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): hozzáteszi, hogy szóban hangzott el az ígéret, azonban tartottak a polgármestereknek a hídhelyszínek kapcsán egyeztetést Révész Máriusz kormánybiztos úrnál, ahol szóba került az elektromos busz. Az emlékeztetőben rögzítésre került, hogy ugyan a hídon nem fog átmenni az elektromos busz, mert ez egy kerékpáros projekt, de a kapcsolatra ígéretet tett az akkori Városvezetés.

... Ágnes (Szentendre): felhívja a figyelmet, hogy nem esett szó egy másik lehetséges hídhelyről, a sárgával jelölt 1113-nál, a Hajóállomásnál, ami a hídtervezési feltételeknek szintén megfelel.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy ezen a helyszínen öt hídhelyet vizsgáltak, ebből az elsőfokú határozat három hídhelyre adott hozzájárulást és kettőt kizárt, több indok is ellene szólt. Jelzi, hogy gyakorlatilag a tanulmányterv készítésénél minden egyes vonal egy hídhelyet jelöl, a szaggatott vonal a nem támogatott hídhelyet jelenti.

... Ágnes (Szentendre): kérdezi, hogy lehet-e tudni, miért nem támogatják a hídhelyet a Hajóállomásnál?

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy fejből nem tudja, de több szempont volt, ami miatt ez elvetésre került.

Borzai Tibor hídtervező (Speciálterv Kft.): a hatóság nevében nem tud nyilatkozni, de úgy emlékszik, hogy alapvetően a vízbázis védelmi szempontok miatt zárták ki ezt a nyomvonalat.

... Ágnes (Szentendre): úgy értelmezi, hogy ha volt egy lehetőség, de nem szeretnék, akkor lehet arra hivatkozni, hogy érinti a vízbázist. Az hangzott el, hogy a kék sraffozás a térképen a vízbázist érintő területeket jelenti. Szerinte a hídnak pilléreken kell lennie, mert a Hajóállomásnak is van egy lejtése, eleve elfelejthető lenne a rámpa és a lépcsős megoldás. Nem tudja felfogni, hogy ez a hídhelyszín a vízbázis érintettség miatt miért került elvetésre.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy a másodfokú határozat döntött úgy, hogy elveti ezt a hídhelyet, amivel vitatkoznak és be fogják bizonyítani, hogy megvalósítható. Jelzi, hogy a másik két hídhely esetében egyéb tényezők is közrejátszottak, ezek együttes fennállása jelentette azt, hogy azokat kizárták a rendszerből. A hatóságok

döntenek, 20 szakhatóság vizsgálja, mindenki elmondja az ismérveit. A környezetvédelem, a vízbázis szempont, ezenkívül hajózási szempontok is közrejátszanak.

... Ágnes (Szentendre): szeretné, ha még egyszer megvizsgálnák ezt a lehetőséget.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): hangsúlyozza, hogy egy év tervezés után, a lefolytatott három hónapos szakhatósági egyeztetések eredményeként született egy változat. Egy beruházást nem lehet újra és újra előlről kezdeni, hanem elindulnak valahonnan, kizárják a nem megvalósítható eseteket, amelyek kapcsán már nem vizsgálódnak, mert minden egyes vizsgálat idő, pénz és még sorolhatná. Örülnek inkább, hogy benne hagytak olyan hídhelyeket, amiről most tudnak beszélgetni.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): hiányolja, hogy nem kapott választ a híd helyének pályáztatása kapcsán.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy közbeszerzéssel választják ki a tervezőt. Külön építészeti pályázatot hídkialakításra nem szokott kiírni a NIF Zrt. Az Innovációs és Technológiai Minisztérium kiír pályázatot tanulmánytervekre, egyéb elemekre, de a híd kinézetére vonatkozó építészeti pályázat nincs, mivel építőmérnökök tervezik a hidat és ők vonják be az építészeket a tájba illeszthetőség végett.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): elmondja, hogy a Duna Arénáról is azt mondták, hogy csak egy látványterv, közben megépült egy elég ronda doboz a Duna parton. Ez a híd azonban látványtervében sem szép. Kérdezi, hogy legalább ötletpályázatra van-e mód? Példaként említi, hogy a Magyar Építész Kamara az iskolásai között egy házi pályázatot nyit, ami gyorsan, viszonylag kis költséggel lefolytatható, és ajánlást tehetne a kiválasztandó tervezők felé. Nyilván rengeteg szakmai tudás kell hozzá, ami a leendő építészeknek nincs meg, de fel lehet őket erre készíteni. Ennek megfontolását javasolja a Városvezetésnek, mert ezt az egyetlen lehetőséget elszúrni nem szabad. Kéri, hogy műszaki és esztétikai oldalról egyszerre közelítsék a kérdést. Úgy tudja, hogy ez egy kiemelt jelentőségű beruházás.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy jelenleg még nem, folyamatban van a kiemelt ügyé nyilvánítás.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): megjegyzi, ha kiemelt beruházássá válik, abban a pillanatban a Város véleményét meg sem kérdezik.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): szerinte nincs összefüggés, ez egy eljárásbeli dolog. Elmondja, hogy kiemelt beruházások esetében nem 60 nap, hanem 30 nap az ügyintézési határidő. Ettől még a Város - mint területileg érintett – véleménye a meghatározó.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): kérdezi, hogy az Főépítész Tervtanács véleménye alapján meg lehet akadályozni, hogy egy olyan híd kapjon építési engedélyt, ami a városképbe nem illeszkedik.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy Magyarországon bármit meg lehet akadályozni, azonban valamit elérni annál nehezebb.

B. Szabó Veronika (Fiastyúk u. 26.): hangsúlyozza, hogy hídpárti és nagyon szeretné, ha ez a híd nem sértené a Belváros látványát, hanem emelné, hozzátenne, pozitív változást hozna és nem csak közlekedési szempontból.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): mint említette, közbeszerzési eljárásban hídtervezőket kérnek fel és ők határozzák meg azt, hogy egyáltalán milyen szerkezetek jöhetnek szóba. A látványképi elem kapcsán a Környezetvédelmi Hatóság előírta a felsőpályás ívhíd alkalmazását, de ennek is több fajtája van. Az, hogy a híd milyen kialakítású lesz, majd az egyeztetés során, látványképi elemek kapcsán bevonva a Várost, közös konszenzus alapján kerül meghatározásra. Jelzi, hogy amit most felvázoltak, elsősorban azt a célt szolgálja, hogy mindenkinek legyen elképzelése, hogy nem egy függőhíd, pilonos híd, vagy ferdekábeles híd – ami 50-60 méteres pilonnal magasodik és Eiffel-toronyként az egész tájképet hazavágja – lesz, hanem egy viszonylag karcsú szerkezetű, tájba illeszthető megoldásban gondolkodnak.

Helves Imre (Áchim András u. 2/A.): elmondja, hogy Projektiroda-vezető úr említette, hogy volt itt márciusban egy lakossági fórum, emlékszik rá, mert jelen volt. A különbség azonban az volt, hogy az akkori Városvezetés nem annyira tartott igényt a lakosság bevonására és véleményének kikérésére. Ennek következtében legfőképpen szigetmonostoriak voltak jelen, helybéli lakosok nagyon kevesen, így érthetőek a mostani kérdések. A mostani Városvezetés azonban igényt tart a lakosság véleményére, részvételére. Kérdezi, hogy amikor megépül akárhol, akármilyen híd, annak ki lesz az üzemeltetője. Jelzi, hogy amikor szó volt a Budakalász-Szentendre közötti EuroVelo 6 nyomvonalának kijelöléséről, akkor először a Szentendrei Önkormányzatnak ingyenes állami tulajdonba kellett átadni a nyomvonal területét. Pár hónap múlva kiderült, hogy nem is kell átadni és visszakapták a területet, ez annyit jelentett, hogy a Városnak kellett, illetve kell üzemeltetni. Kérdezi, hogy ebben az esetben mi a helyzet?

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy a kérdező rátapintott egy olyan történetre, ami kidolgozás alatt van. Nem elvárható, hogy egy Duna-hídat a Szentendrei Önkormányzat vagy Szigetmonostorral együtt fele-fele arányban üzemeltessen. Kiemeli, hogy ez egy EuroVelo gerinchálózat, amelyet külterületen a Magyar Közút NZrt. kezel. A híd ebben az esetben – mivel a Duna fölött van – külterületnek számít. Szerinte a hidat a Magyar Közút NZrt. fogja üzemeltetni, a Magyar Közút NZrt. bizonyára kézzel-lábbal tiltakozik, de neki vannak eszközei, gépei, felszerelése, és kap egy törvényi rendeletet, amivel majd erre rá fog kényszerülni.

Vörös Tamás (Alkotmány u. 14.): elmondja, hogy belvárosi lakos, négy gyermeke van. Szerinte a híd nem csak a turizmus szempontjából, hanem a belvárosiak és az itteni gyermekes családok életminősége szempontjából is nagyon fontos, pozitív változást hozna. Kéri, hogy nagyon figyeljenek oda, hogy biztonságosan működő infrastruktúra legyen. Jelzi, hogy a Timár utcai hasonlat többször elhangzott (ismeri, mert naponta kerékpározik), ami egy neuralgikus pont. Örül a lakossági fórumnak, és érdeklődik Polgármester úrtól, hogy hogyan képzel el a folytatást, a lakosságnak lesz-e beleszólása a dolgokba, milyen további lépéseket tervez.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, hogy ez egy lakossági fórum és nem ügyszavazás. Felmerültek kérdések, újabb javaslatok, melynek kapcsán elkezdnek beszélgetni, levelezni. Kérdéseikre nyilván kapnak válaszokat a beruházótól, amelyekről tájékoztatnak. A sötét színnel sraffozott vízbázis kapcsán megjegyzi, hogy a Postás strand környéke érdekes hídhelyszín lehet. Tudja, hogy vizsgálták, sok mindenről hallott, de számára releváns információk hangzottak el. Felhívja a figyelmet, hogy az interneten keresztül e témában minden információt közzétesznek. Reméli, hogy a legközelebbi alkalommal még többen lesznek a fórumon.

Gerzsány Róbert (Rózsa köz 3/d.): elmondja, hogy az angliai Exeter városában élt és a témához kapcsolódó ottani tapasztalatait kívánja megosztani. A városban három kerékpáros-, illetve gyalogos híd van, személy szerint leginkább két hidat használt. A hidak forgalmát figyelve úgy gondolja, hogy a hidaknak akkor van értelme, ha közlekednek rajta. Itt is azt a megoldást érdemes választani, amit minél többen használnának. Kiemeli, hogy Szentendrének ez egyszeri, vissza nem térő alkalmá arra, hogy hídja legyen a túlpattal. Kéri, hogy becsüljék meg ezt a lehetőséget, és köszöni a fórum lehetőségét, hogy kinyilváníthatták a véleményüket.

Bokory Gábor (Budakalász, Bimbó u. 16.): jelzi, hogy nem tiszte beleszólni, hogy Szentendrén hol legyen a híd, de szerinte a Szentendre-Szigetmonostor híd olyan előrevívő szemléletet adhat a térségnek, a városnak és az egész országnak talán - az emberek többsége az autózás helyett a tömegközlekedést választja majd, illetve a HÉV-végállomáson elhelyezett 500-1000 férőhelyes kerékpártároló -, ami példaértékű lehet.

Szűcs Erika (Csillag köz 1.): elmondja, ha jól értette, azért kell a Határcaárdáig kivágni a fákat és minden mást, mert EuroVelo szabvány szerinti kerékpárutat kellene csinálni. Kérdezi, arra van esély, hogy a Dunának ezen az oldalán is legyen Visegrádig kerékpárút, csak nem EuroVelo szabvány szerinti vagy pedig nem lesz, és úgy lehet kerékpározni, hogy bemennek a szigetre, végigmennek, majd kijönnek a szigetről.

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): elmondja, hogy a 11-es főút melletti nyomvonal most is rendelkezésre áll, azonban a különbség az, hogy a 11-es főút forgalma mellett kell kerékpározni. Jelzi, hogy megbízásuk családbarát turisztikai kerékpárútra vonatkozik, az EuroVelo elnevezés annyit jelent, hogy lehetőség szerint 3 méter szélességet kell biztosítani. Ám ez sincs kőbe vésve, van olyan szakasz, ahol elvileg keskenyebb út is kivitelezhető. Megjegyzi, hogy lokális szűkületekkel éltek a fák megmentése érdekében. Egyébként a mostani szabály is 2,5 méter szélességet ír elő.

Szűcs Erika (Csillag köz 1.): eszerint ezért még harcolni kell. Jelzi, hogy egy dunabogdányi lakos említette, hogy ügyintézés céljából szívesen járna Szentendrére kerékpárral, de ha úgy lesz rá mód, hogy be kell menni szigetre és ott végigmenni, akkor nem valószínű, hogy ezt fogja választani. Úgy gondolja, a mindennapi, ún. hivatásforgalmú kerékpárút létrehozásához kellene további hálózati elem. Hangsúlyozza, hogy nem híddellenes, de sajnós a vitában nem rögzítették, hogy belvárosi híd vagy a belvárostól minél inkább távolabbi híd legyen. Ez volt a kérdés, személy szerint az utóbbi álláspontján van egyrészt tájképvédelmi szempontból. Felhívja a figyelmet, hogy jelen pillanatban a Városnak nincs részletes Építési Szabályzata, márpedig itt rögtön kiderült, hogy ennek van hozadéka, vonzata. Vannak olyan dolgok, amiket most végig sem gondolnak. Úgy véli, hogy helyes a Városvezetés részéről és kérhető, hogy ne a hídról, hanem a Belvárosról gondolkodjon. A Belváros szolgáltatásáról, a kínálatáról és az építészeti karakteréről gondoskodjon. Amikor a Dunakanyarban 40 évvel ezelőtt megépítették a 2x2 sávú utat, akkor nagyon előremutatónak tartotta magát minden vezető, manapság pedig lakossági fórumokon egyebet sem hall, mint azt, hogy milyen nagy hülyeség volt. Mint az is, hogy az üdülőhelyeken megengedték az építkezést és most emiatt szenved Szentendre. Tehát, ha ebbe az irányba elindul a város – a szigetmonostoriaknak ott van a megoldatlan közlekedési problémája -, akkor kinyit egy kaput, és ezért kell az egészet egyben végiggondolni. Ezt kéri a Városvezetéstől, mert nem a hídról van szó, hanem sokkal többről.

Pápai Péter Mátvás (Bogdányi u. 23.): elmondja, hogy elnézést kér, hogy most érkezett, lehet, kicsit tájékozatlan, hogy mi hangzott el eddig, de számára eléggé rosszul esett az, hogy úgy tudta meg, hogy a lakhelye közvetlen közelében bármit is akarnak építeni, hogy őt egyáltalán nem kérdezte meg senki. Egy Facebook-os bejegyzés alapján szóltak neki, hogy építkezni fognak. Kiemeli, hogy ne arról kelljen beszélnie, hogy milyen színű legyen a híd, hanem arról, hogy egyáltalán megépüljön-e. Jelzi, hogy ez a részvételi demokrácia, a lakosság megmondja, hogy mit szeretne, a szakértők pedig megmondják, hogy hogyan. Úgy véli, semmit sem kell építeni, már eléggé be van építve az egész város, inkább arról kellene gondolkodni, hogy mit, hogyan kellene megoldani a jelenlegi problémák közül. Számtalan sebből vérzik a város, és örülne, ha legközelebb bele tudna szólni a saját ügyeibe. Szívesen csatlakozik bárkihez, ha élőláncot szerveznek a híd ellen. Hozzáteszi, hogy szokott kerékpározni és komppal közlekedni, a révészeket sem kell tönkretenni.

Kónya Ferenc (Ilosvai Varga István u. 5.): kérdezi, hogy a legközelebbi lakossági fórumon bemutatnak-e komplett tervet?

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető (NIF Zrt.): felhívja a figyelmet, hogy a tanulmányterv készítés végén vannak, jelen állapot szerint ennyi, amit be tud mutatni. A környezetvédelmi engedély végeredménye alapján próbálták bemutatni a hídhelyek előnyeit, hátrányait, és úgy gondolták, lesz egy konszenzus és megértik azt a beruházási szándékot, hogy az EU-s pénzt el kell költeni. Ha elhúzódik az eljárás, akkor megtalálják azt a módot, hogy kellően körbejárva egy megalapozott döntéssel lehessen alátámasztani.

Varga Kata kommunikációs vezető: további kérdés, hozzászólás nem lévén a fórumot 20.30 órakor bezárja és hangsúlyozza, hogy ez ügyben még találkoznak és kéri, újra jöjjenek el.

K.m.f.

Készítette:

Simor Györgyné
jegyzőkönyvvezető