

# SZENTENDRE HÍDJA

Bízzunk abban, hogy számít  
a szavunk,  
a véleményünknek súlya van!

Interjú Fülöp Zsolt polgármesterrel

Információk a véleménynyilvánító  
szavazásról

Legyen híd, de...

Vélemények, viták



Szentendre Város  
Önkormányzatának  
tájékoztató kiadványa



## Bízzunk abban, hogy számít a szavunk, a véleményünknek súlya van!

### Interjú Fülöp Zsolt polgármesterrel

A NEMZETI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTŐ ZRT. (NIF) AZZAL KERESTE MEG A VÁROSVEZETÉST TAVALY ÉV VÉGÉN, HOGY JANUÁR 31-IG SZÜLJESSEN DÖNTÉS A DUNA-KORZÓRA TERVEZETT GYALOGOS-KERÉKPÁRÓSHIDAL KAPCSOLATBAN – KOMOLY KIHÍVÁS ELÉ ÁLLTVA EZZEL A POLGÁRMESTER ÉS A KÉPVISELŐ-TESTÜLET. NEMCSAK A HÍDDAL KAPCSOLATOS HOZZÁVETÉLÉSE, HIÁNYOS INFORMÁCIÓK ÖRÖKSZAK GONDOT A RÖVID HATÁRIDŐ TELJESÍTÉSÉBEN, HANEM A TÁRSASÁG AZ ÉLHETŐ SZENTENDREÉRT EGYESÜLET (TESZ) POLGÁRMESTER- ÉS KÉPVISELŐJELÖLTJEI VÁLASZTÁSI PROGRAMJUKBAN AZT ÍGÉRTÉK, HOGY MINDEN FONTOS KÉRDÉS ELDÖNTÉSÉBE BEVONJÁK A SZENTENDREIEKET. EZ MOST MEG IS TÖRTÉNIK. ÚJ HATÁRIDŐT EGYEZTETVE A NIF ZRT.-VEL, VELEMÉNYNYILVÁNTÓ SZAVAZÁSRA KÉRIK A VÁROS POLGÁRAIT. ERŐLL BESZÉLGETTÜNK FÜLÖP ZSOLT POLGÁRMESTERREL.



FÜLÖP ZSOLT POLGÁRMESTER ÉS PÁL GÁBOR, A BELVÁROS KÉPVISELŐJE A BELVÁROSI HÍDHelyszínen, A PÁSZTOR RÉNVÉL.

#### Meglepte a NIF Zrt. megkeresése?

Igen, mert amikor az átadás-átvétel során az elődömmel átrúztuk a folyamatban lévő ügyeket, akkor ez bizony nem került elő, elődömm nem említette, hogy rövidesen döntési helyzet előtt állunk, és az iratok alapján sem látszott konkrét feladat a tekintetben.

#### Emlékei szerint képviselősege idején mikor volt utoljára napirenden ez a kérdés?

A képviselőségem idején utoljára abban a formában merült fel ez a téma, hogy hagyjuk jóvá a lehetséges híd helyeket, amelyek végül a Határcsárdra, a Rév utca és a Pásztor rév mentiek lettek, azzal a kitéréssel, hogy amennyiben a híd a belvárosban épülne fel, az önkormányzat a város- és látképpel szemben ragaszkodik ahhoz, hogy a híd kinézete tekintetében döntő szava lehessen. Fontos hangsúlyozni: a képviselő-testület soha nem döntött a lehetséges helyszínekről, hanem csak arról, hogy a megvalósítás lehetségei kerüljenek megvizsgálásra.

#### Jelen pillanatban egyetlen híd helyszín rendelkezik környezetvédelmi engedéllyel, mégis a NIF Zrt. további két belvárosi hídról kér döntést. Ez miként lehetséges?

Az állami beruházó (NIF) azt az ígéretet tette, hogy ismételtlen elindítja az engedélyeztetési eljárást, amennyiben valamilyen belvárosi helyszín mellett döntenék. A NIF Zrt. turisztikai szempontok miatt inkább ezeket a helyszíneket preferálja. Abból a leegyszerűsítő megközelítésből indulnak ki, hogy ha valaki megáll a híd közepén, Szentendre látképét csodálhatja meg a Dunáról és onnan jól fotózható a város. Viszont szentendreiéknél, a Duna-korzón sétálva, a híd lehatójának egy elég nagy méretű tömegébe ütközünk és emellett a kerékpárosokkal kerülgetjük majd egymást. Azt

tapasztalom, hogy az állami beruházó eddig nem értékelte kellő súllyal a híd belvárosi forgalomra gyakorolt hatását. Ha ugyanis a híd a belvárosban, avagy a Határcsárdánál kerül megépítésre, a Duna-korzó egy nemzetközi kerékpárút fog átvezetni. Ami jelenleg egy fontos rendezvényhelyszínünk, de ha nincs rendezvény, akkor is a város legkedveltebb, legforgalmasabb sétánya. Attól tartok, a kerékpáros-forgalom megnövekedése beláthatatlan konfliktushelyzetet fog generálni.

#### Ezért firtatta a NIF Zrt.-nek írt levelében, hogy felmérték-e a Duna-korzó jelenlegi gyalogos- és kerékpáros-forgalmát?

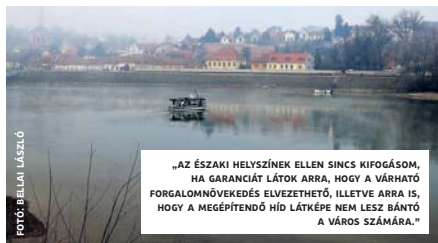
Igen, de a kérdés az előbb elmondottakon túl azért is fontos, mert 2017 augusztusa óta „Szentendre Duna-korzó újjáépítése” címen fut egy másik projekt is, ami egyáltalán nem számol a nemzetközi kerékpárosúttal. A Duna-korzó eleve nem úgy van tervezve, hogy azon egy nemzetközi kerékpárosút átfuthatna, de nincs számításba véve a híd sem. Vagyis a híd és a Duna-korzó kapcsolatát mindenképp újra kellene gondolni. Nagyon nem mindegy, hogy milyen kerékpárosforgalommal számol a NIF Zrt., ugyanis ezt a korzó tervezésekor kezelné kell. Látnunk kell, hogy létezik-e olyan megoldás, ami a két párhuzamosan futó projekt találkozási (jelenleg ütközési) pontjait rendezheti. Ha nincs ilyen, akkor a kerékpáros-forgalmat nem fogjuk tudni konfliktusmentesen átvezetni a belvárosban.



RENDEZVÉNY A DUNA-KORZÓN – A KERÉKPÁROS-FORGALOM MEGNÖVEKEDÉSE BELÁTHATATLAN KONFLIKTUSHELYZETET FOG GENERÁLNI.

#### Vannak érvek, amelyek egy északi helyszín mellett szólhatnak?

Az északi helyszín ellen sincs kifogásom abban az esetben, ha garanciát látok arra, hogy a várható forgalomnövekedés – ami nem merül ki csupán a kerékpárosokban, hiszen ma már számolnunk kell egyéb elektromos közlekedési eszközökkel is – elvezethető, illetve arra is, hogy a megépítendő híd látképe nem lesz bántó a város számára. A legutóbbi egyeztetésen az hangzott el, hogy ha a városnak nem tetszenek a NIF által megrendelt tervek, akkor új tervpályázat írható ki. A tervpályázati eljárás lenne az a versenytetési forma, amelyben nem a tervezők versengenek (korábbi referenciák alapján), hanem a tervezők látványtervei. A forgalmi káosz elkerülésére azonban használható ötlet a megbeszélésen nem hangzott el, a tervezők elismerték, hogy ennek megoldása a Duna-korzótól délre eső híd helyszín esetén lehetséges.



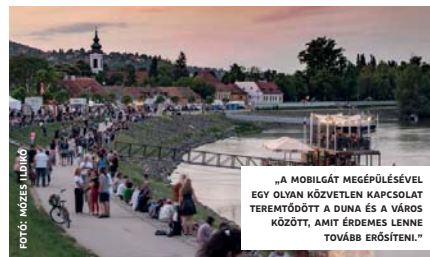
„AZ ÉSZAKI HELYSZÍN ENNEM SINCSEK KIFOGÁSOM, HA GARANCIÁT LÁTOK ARRRA, HOGY A VÁRHATÓ FORGALOMNÖVEKEDÉS ELVEZETHETŐ, ILLETVE ARRRA IS, HOGY A MEGÉPÍTENDŐ HÍD LÁTKÉPE NEM LESZ BÁNTÓ A VÁROS SZÁMÁRA.”



„HA A BELVÁROSBAN ÉPÜLNE MEG A HÍD, A VÁROSVEZETÉS JELENLEG A RÉV UTCAI MEGVALÓSÍTÁSÁT TÁMOGATNA INKÁBB, MERT HÁTTRÉB VAN A TÖRTÉNELMI BELVÁROSTÓL, ÉS FÁK TAMARASÁBAN LENNE A HÍDŐ.” (2019. 12. 07. LAKOSSÁGI FÓRUM)

#### Őn melyik helyszínt preferálná?

A mobilgát megépülésével egy olyan közvetlen kapcsolat teremtődött a Duna és a város között, amit érdemes lenne tovább erősíteni. Elképzeléseink közt szerepel a vízhez való lejutás kialakítása, sőt, egy vízi színpadra is vannak terveink. Ezt a direkt kapcsolatot én magam csak fájó szívvel tudnám elengedni egy nemzetközi kerékpárút miatt. Úgy érzem, az előbbi megoldások jóval több lehetőséget rejtenek egy szentendrei számára, mint az EuroVelo 6 átvezetése a városban. Vagyis, ha én magam választhatnék, akkor a belvárostól délre fekvő helyszínt preferálnám.



„A MOBILGÁT MEGÉPÜLÉSÉVEL EGY OLYAN KÖZVETLEN KAPCSOLAT TEREMTŐDÖTT A DUNA ÉS A VÁROS KÖZÖTT, AMIT ÉRDÉMES LENNE TOVÁBB ERŐSÍTENI.”

#### Az a helyszín azonban már az egyeztetéseknél kezdetén kiesett az opciók közül. Miért?

A vízbizsívdelemre vonatkozó szabályozásra hivatkozással, mondván, hogy több kilométer hosszan kellene a Duna bal partján keresztelni a szigorúan védett vízbázist. Mi viszont azt látjuk, hogy a vízművek már meglévő, aszfaltozott útjához is csatlakozhatna a kerékpárút, s így nem kellene új utat építeni. Sőt, ezen a területen a legkeskenyebb a Duna, ezért aztán nem lenne szükség pillérekre a mederben, vagyis itt jóval egyszerűbb műszaki megoldással lenne létesíthető egy híd.

#### Miért fontos Önnek és a képviselő-testületnek, hogy ebbe a döntésbe a lakosságot is bevonják?

Mert a polgármester és a képviselők nem a bölcsek kövével a zsebükben ülnek a testületi üléseken. Én a közös bölcsességben hiszek, és Szentendre nem csupán 15 képviselő, hanem 28 ezer ember városa.

#### Hogyan tud majd a lakosság szavazni?

Március elejéig kívánjuk lebonyolítani a véleménynyilvánító szavazást, az előkészítés most folyik. A NIF Zrt.-vel azt szeretnénk megértetni, hogy mi nem éveket, vagy hosszú hónapokat kérünk, hanem annyit, hogy egy jól behatárolható időszámban – terveink szerint tavaszig – legyen lehetőségünk a kért döntést meghozni. Erre az időre azért van szükségünk, hogy valamilyen érvet és ellenérvet fel tudjunk tárni és be tudjunk mutatni a lakosságnak is.

#### Mennyire lesz kötelez az állami beruházó, a NIF Zrt. ezt a döntést figyelembe venni?

A ma hatályos és irányadó jogszabályi állapotok szerint kötelez lesz, ugyanis Szentendre építési szabályzatának megfelelően a város határoz ilyen kérdésekben.

#### Mi az oka annak, hogy ebbe a sürgető, de közben információhiányban terhelt helyzetbe került a város?

Egy olyan döntési mechanizmussal a bevett szokása, amelyet egyikéknél nem tisztem bírálni, ugyanakkor szeretném felülírni. Szentendre mindenkor városvezetése – szerintem – egy kifejezetten rossz gyakorlatot követett: nyilvánosságra hozta a célokat, a terveket, némi információt, tartott formális lakossági fórumokat is, ahová jó esetben elment so érdeklődő, vagyis kippipáthatóvá vált a véleményeztetési eljárás, majd az előterjesztés alapján a mindenkor képviselő-testület döntött valamit. Mégis mikor megjelent az első munkagép, az emberek értetlenül kérdezték, „mi lesz itt?” Ezzel szemben az a célom, hogy az adott döntési mechanizmusát, érdemi tájékoztatással töltssem meg, sőt, egy olyan horderejű ügybe, mint egy híd megépítése, az itt élő embereket bevonjam.

#### Őn szerint mi a tétje egy szentendrei számar, hogy ezen a szavazáson részt vesz vagy sem?

A voksoknak következménye lesz. Ha a véleménynyilvánító voksolás után az állami beruházó tartja magát a szentendrei véleményéhez, akkor azt a hidat fogja megépíteni, mi pedig azt a hidat fogjuk használni, annak minden előnyével és hátrányával. Ha megépülne egy nem szeretett híd, azt már senki sem fogja a későn ébredő felháborodásunk miatt lebontani, mert nem tetszik, vagy mert a forgalma óriási terhet ró a mindennapjainkra. Jó lenne, ha a szentendreiéknél tehát felmérnék a szavazás jelentőségét, és bíznának abban, hogy számít a szavuk, hogy minden egyes véleménynek súlya van. Adott most egy pillanat, amikor mi dönthetünk, beleszólhathunk abba, hogy milyen környezetben szeretnénk élni. Fontos, hogy ezekben a napokban a szentendreiéknél megnézzék minden egyes híd helyszínnek az előnyét és hátrányát, és ezekről párbeszédet folytassanak egymás között. A városvezetés ehhez minden információt megad a honlapján, a Facebook-oldalán és lakossági fórumok útján is.

#### Január végén Révész Máriausz kormánybiztos úgy nyilatkozott az indexnek, ha Szentendre nem akar hidat, akkor az itt elkölteni tervezett 3 milliárd forintot átvizsgálják másik kerékpáros projektbe, de például a kisorozsi híd az északi szigetcsúcsnál megépülhet 2023-ig.

Senki nem mondta azt, hogy a város nem akar hidat. Van egy létező és legitim álláspont – bár erről még nincs döntés –, hogy a közlekedési szempontok és Szentendre városképi értékei miatt kerüljön a Belvárostól délebbre a híd. Ez bizony nem hidellenes álláspont!

Számomra előremutató és üdvözlendő Révész Máriausz azon bejelentése, hogy nem csak egyszerre valósulhat meg a két híd ezen az EuroVelo-szakaszon. Vagyis nem torpan meg a projekt. Hiszek abban, hogy találunk megoldást, és Szigetmonostorral is meg tudunk állapodni. Tőlük is – a sürgetés helyett – kérünk némi megértést a városképünk és a közlekedési kapcsolataink alapvetően, sőt nyugodtan mondhatom, évszázados távlatokban átalakító döntésünk ügyében.

Szentendre támogatja az EuroVelo projekt hazai szakaszainak, így a Szentendrére is érintő szakaszának a megvalósítását. Személy szerint is híve vagyok a kerékpáros közlekedési felételek javításának.

#### Az új városvezetés egyáltalán nem hidellenes, hanem keresi egy igényesen elképzelt és kivitelezett, Szentendre látképéhez méltó híd ideális helyszínét.

Veleményünk kialakításánál kiemelten vesszük figyelembe a tervezett új közlekedési kapcsolat helyi kerékpáros-, gyalogos- és persze autósforgalomra gyakorolt hatását. Ezért is fontos kérdés számunkra, hogy hol legyen a híd. Erről nyilváníthatnak véleményt a szentendreiéknél február 17. és március 2. között.

#### Arra biztatók mindenkit, eljen ezzel a lehetőséggel, vegyen részt a véleménynyilvánító voksoláson.

Gálfi Sarolta



## Az egyeztetések folytatódnak

Nem kell „sürgősséggel” végleges döntést hozni a híd helyéről, terveiről, az egyeztetések folytatódnak – derült ki a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-nél (NIF) január 16-án tartott egyeztetésen, amin a két érintett település polgármesterén, a NIF képviselőin és a tervezőkön kívül részt vett Révész Máriusz aktív Magyarországról felelős kormánybiztosa is. A Duna-korzón vezetett nyomvonal okozta forgalmi káosz kezelhetősége kapcsán az is felvetődött, hogy esetleg a szentendrei szakasz egyelőre kimarad a jelenlegi fejlesztési projektekből – tájékoztató Fülöp Zsolt polgármester.

Az egyeztetésen a NIF képviselői elmondták, hogy az EuroVelo 6 kerékpárút turisztikailag kiemelkedően vonzó szakasza Szentendre, így kissé leegyszerűsített szempont vezérelte a beruházó NIF-et és a tervezőket: milyen gyönyörű látvány tárul a városra a híd közepéről.

A belvárosi hidtervek kapcsán tisztázódtak a korábban ellentmondásos információk, egyértelművé vált, hogy a híd valóban 4,6 m magasságban éri el a Duna-korzót, s ennek levezetése, tájba illesztése valóban nem egyszerű tervezői feladat. Ha a NIF által megrendelt tervek nem elfogadhatók a város számára, akkor új tervpályázat is kiírható. Az sem gond, ha a híd nem épül meg 2023-ig, így lesz idő mindent végiggondolni – hangzott el a beruházó részéről.

A tervezők elismerték, hogy nem mérték fel a Duna-korzón a tavasztól ősziig meglévő és a nemzetközi kerékpárosút várható forgalmából adódó – gyakorlatilag – megoldhatatlannak látszó konfliktusokat, ami a rendezvények idején különösen kezelhetetlenné válna. A forgalmi káosz elkerülését – Révész Máriusz kormánybiztos szerint – a városnak kellene megoldania. Rendezvények idején például elkerülő utat kell kijelölni az EuroVelőnek. Fülöp Zsolt polgármester érdeklődésére, hogy tisztában vannak-e útvonalak jöhetnek szóba a város úthálózata alapján,

alternatív nyomvonalként a Kossuth Lajos utca – Dumtsa Jenő utca – Fő tér – Bogdányi út, vagy a 11-es út jöhet csak szóba, ami további súlyos kérdéseket vet fel. A határécsárdai hídhely – ha a nyomvonalat a Duna-korzón vezetik – ugyanezeket a problémákat veti fel.

A NIF figyelmét az is elkerülte a kerékpárút nyomvonalaának kijelölésénél, hogy ezzel a korzót elvágják a Dunától, holott a korzó kinyitása a Dunára, hosszú évek óta, konszenzusra épülő elképzelése a városnak és a mindenkor városvezetésnek. A Duna-korzó újjáépítésének tervezése is erre a koncepcióra épül – továbbfejlesztve, a Duna vízfelületéig kitérítve a teret és létrehozva egy különleges kulturális és szabadidőközpontot. Ezt a koncepciót tükrözi, a Dunaparti Művelődési Ház felújítására 2019-ben kiírt ötletpályázat is.

A gyalogos-, kerékpáros- és a városi rendezvényteret konfliktusának részletes ismertetése során a tervezők elismerték, hogy valóban a város-magtól délre eső hídhelyszín lenne a megoldás, de az engedélyeztetési eljárás már nem fér bele ebbe a projektbe. Szigetmonostor rendezési tervében szereplő, Szentendre déli részére érkező hídra 2010-ig volt érvényes engedély, most egyedi eljárás keretében újra engedélyeztetni kellene. Szigetmonostor számára egyébként bármilyen hídhely elfogadható.

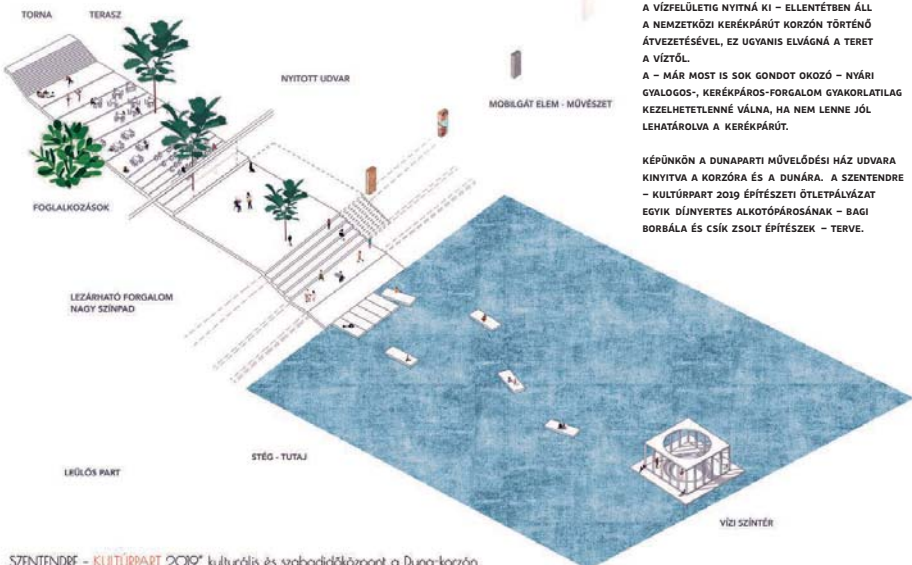
A NIF és a tervezők számára meglepő volt, hogy ezek a problémák most vetődnek fel, hiszen számtalan egyeztetés volt a projekt tervezése során, amelyeken a korábbi városvezetés részt vett, s az itt kialakított álláspontokról részletes emlékeztetőt küldtek. Ezek az információk azonban nem kerültek sem a képviselő-testület, sem a város nyilvánosságába elé – mondta Fülöp Zsolt. – Most azonban a döntési dilemmákat megoszuk a szentenderekkel és várjuk véleményüket a híddal kapcsolatban, hogy a további tárgyalások során az itt élők álláspontját képviselhesük.

### A DUNA-KORZÓ ÚJJÁÉPÍTÉSE ÉS AZ EUROVELO 6

A SZINTÉN ÁLLAMI TÁMOGATÁSSAL MEGVALÓSULÓ, MÁR TERVEZÉS ALATT ÁLLÓ DUNA-KORZÓ ÚJJÁÉPÍTÉSE PROJEKT ALAPKONCEPCIÓJA – AMI A KORZÓT A VÍZFELÜLETIG NYITNÁ KI – ELLENTÉTBEN ÁLL A NEMZETKÖZI KERÉKPÁRÚT KORZÓN TÖRTÉNŐ ÁTVEZETÉSÉVEL, EZ UGYANIS ELVÁGNÁ A TERET A VÍZTŐL.

A – MÁR MOST IS SOK GONDOT OKOZÓ – NYÁRI GYALOGOS-, KERÉKPÁROS-FORGALOM GYAKORLATILAG KEZELHETETLENNÉ VÁLNA, HA NEM LENNE JÓL LEHATÁROLVA A KERÉKPÁRÚT.

KÉPÜNKÖN A DUNAPARTI MŰVELŐDÉSI HÁZ UDVARA KINYITVA A KORZÓRA ÉS A DUNÁRA. A SZENTENDRE – KULTÚRPART 2019 ÉPÍTÉSZETI ÖTLETPÁLYÁZAT EGYIK DÍJNYERTES ALKOTÓPÁROSÁNAK – BAGI BORBÁLA ÉS CSÍK ZSOLT ÉPÍTÉSZEK – TERVE.



„SZENTENDRE – KULTÚRPART 2019” kulturális és szabadidőközpont a Duna-korzón

## Az engedélyezett hídhelyszín: a Határécsárdánál



Ugyan a határécsárdai hídhely környezetvédelmi engedélyt kapott, de ennek megvalósítása is több problémát vet fel. Vízügyi és hajózási szempontból ez a hídhely a legkedvezőbb, a város szempontjából pedig nagy előnye, hogy a városképet nem rontja.

A híd megépítése a Határécsárda épületének lebontásával járna a NIF és a tervezők jelenlegi álláspontja szerint, mert a kompjárat helyét is biztosítani kell. Mind Szentendre, mind Szigetmonostor képviselő-testülete az épület megmaradása mellett foglalt állást.

A Határécsárdától Szentendre belvárosáig vezető kerékpárutat fel kell újítani az EuroVelo követelményei szerint, ami másfél, helyenként közel kétféle méter szélességgel jár. Ez azt jelenti, hogy a Natura 2000 területen fákat kell kivágni és megbolygatni a vízpárt élőhelyet. Bár a hídhely szerepe a hatástanulmányban, a kerékpárút szélesítésével járó környezeti károkat nem mérték fel, mert – ahogy a hatósági közmeghallgatáson elhangzott – a már meglévő kerékpárutak felújításából fakadó környezeti hatás vizsgálatát a beruházó nem rendelte meg, de a tanulmány jelzi ezeket a problémákat. A kerékpárút ártérben halad, árvíz idején alternatív útvonal a 11-es út – olvasható a hatástanulmányban.

Szentendre számára a legnagyobb gond, hogy a Határécsárdától tervezett nyomvonal is a Duna-korzóra vezetné a kerékpáros-forgalmat.



## Kormánydöntések, környezetvédelmi eljárás

2017. JANUÁR

Kormányhatározat eldönti, hogy az EuroVelo 6 Dömös és Szentendre közötti szakasza a Szentendrei-szigeten valószínűleg megvalósul.

2017. DECEMBER

Elindul a környezetvédelmi hatósági eljárás a NIF megbízásából benyújtott előzetes vizsgálati dokumentációról – ebben Szentendre vonatkozásában 4 hídhely szerepel –, ami azzal zárul, hogy a NIF Zrt.-nek környezeti hatásvizsgálatot kell benyújtania.

2018. DECEMBER

A kormány az EuroVelo 6 Dömös-Szentendre szakaszt nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházásnak minősíti.

2019. MÁJUS

Megszületik az elsőfokú határozat a környezetvédelmi engedélyről, ami kizárja a HÍD-2 (Hajóállomás) és a HÍD-3b (Yacht kikötő) hídhelyeket. A csatolt természetvédelmi szakhatósági vélemény a határécsárdai hídhelyszínt minősíti a legkevésbé konfliktusosnak (é. legkevésbé jogszabályba ütközőnek), HÍD-3a-t (Rév u.) és HÍD-3c-t (Dunaár u./Pásztor rév) a kevésbé konfliktusos kategóriába sorolta. Vízbiztonsági szempontból a szakhatóság – ennek alapján a hatósági döntés – a jogszabályok betartására szólította fel az engedélykérőt.

2019. OKTÓBER

Magánszemély fellebbezése miatt a Járási Hivatal módosította az elsőfokú határozatot, már csak a határécsárdai hídhelyszínt adott engedélyt.



## Hidak, amelyek megosztanak

Az EuroVelo Dömös–Szentendre közötti szakaszán tervezett hidak nem összekötnek, hanem inkább megosztanak – szakadékokat teremtve a településeken élők között, ill. a települések között.

A hatáshi közmegegyezésen egyetértelműen kiderült, hogy **Kisoroszi lakosságának** jelentős része tiltakozik a település életét teljesen felforgató turistaáradat további növelése, a nagy természetvédelmi kockázattal és a megkérdőjelezhető tájképi beavatkozással járó hid ellen. A település vezetése azonban a turizmus további fejlesztésének pártján áll. A hidépítés gondolata már tíz évvel ezelőtt is felvetődött, az elkészült terv tájvédelmi szempontok alapján nem kapott környezetvédelmi engedélyt. Kisoroszi polgármestere, Molnár Csaba tavaly decemberben(!) arról tájékoztatta a kisorosziakat a helyi újságban, hogy „Kormánybiztos úrral, a tervezőkkel és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-vel november 22-én széleskörű megbeszélést tartottunk, ahol minden érintett jelen volt, és szóbeli megállapodás született arról, hogy a másodfokú jogerős engedélyben szereplő híd a Rév utcában nem építhető meg.” Vagyis ott lehetséges volt, a helyiek szándékának figyelembevételével a helyszín módosítása. Megkeresésünkre – hogy sikerült-e „módosítani” a másodfokú hatáshi döntést – a polgármester nem kívánt nyilatkozni, azt hangzottatva: „Szentendrével semmilyen módon nem kíván együttműködni.”

**Szigetmonostoron** sem jobb a helyzet, a település vezetői a mielőbbi megvalósulás érdekében a határőrsárai hidhelyet preferálnák, de bármelyik hidhelyet elfogadhatónak tartják. A településen élők jelentős része viszont – a városi infrastruktúra könnyebb elérhetősége miatt – a Szentendre belvárosában épülő híd megvalósulása érdekében petíciót fogalmazott meg és online aláírásgyűjtést kezdett. A közlekedés megkönnyítése érdekében e-busz járatot is javasolnak a belvárosi hídon a HÉV-állomásig. A petíciót Révész Máriusznak, az aktív Magyarországért felelős kormánybiztosnak címzték. Vannak azonban olyanok is, akik a természet-, táj- és víz- és természetvédelmi szempontból egyenesen megtiltanák az EuroVelo átvezetését a Szentendrei-szigeten.

**Szentendre** korábbi városvezetése a turizmusfejlesztés bővítésében élve évekig a belvárosi hidhelyhez ragaszkodott – anélkül, hogy erre a várostól felhatalmazást kapott volna. A város hivatalos Facebook-oldalán olvasható posztok arra engednek következtetni, hogy a szentendreiak is megosztották a híd kérdésében. Ezért is szerencsés döntés, hogy a városvezetés nyilvánosságra hozza a hidhellyel kapcsolatos minden releváns információt, hogy észszerűen lehessen mérlegelni az egyes hidhellyek előnyeit, hátrányait. S végül a véleménynyilvánító szavazáson a leadott szavazattal által foglaln.



KÖRNYEZETVÉDELMI ENGEDÉLYT KAPOTT A FELSŐ PÁLYÁS ÍVHÍD, KISOROSZI, RÉV UTCABA ÉRKEZŐ LEVEZETÉSSEL, AMI ELLEN TILTAKOZTAK A KISOROSZIAK. TAVALY NOVEMBER VÉGÉN A KÉPVISELŐ-TESTÜLETNEK SIKERÜLT MEGÁLLAPODNI A BERUHÁZÓVAL (NIF), HOGY NE EZEN A HELYEN ÉPÜLJON MEG A HÍD.

A turisztikai célok mindenkit elvakítottak. A **Belváros északi részén, a Duna-korzóra érkező híd tényleges megvalósíthatóságával a hosszú évek alatt senki sem foglalkozott érdemben.**

Bár sokszor szóba kerültek a megvalósítás akadályát jelentő víz- és természetvédelmi szempontok a különböző engedélyezések során, levelezés is róla, mi több a 2018-as környezeti hatásvizsgálat is hangsúlyozta, de a **mai napig nem módosult a víz- és természetvédelemről szóló kormányrendelet.** A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) szerint azonban megszereshető a környezetvédelmi engedély; a szigetmonostori oldalon a hidhely által érintett parti szűréssel üzemelő kutak kiválthatók. Az előzetes tervekben azonban erre vonatkozó költségszámítás, illetve a megvalósítás időtartamának meghatározása nem szerepel.

Azon sem gondolkodtak el a döntéshozók – az ismert emlékeztető, és nyilatkozatok szerint –, hogy **mit jelent a városkép szempontjából a Duna-korzó szintjéhez képest egy 4,6 m magas érkező közlekedési kapcsolat kialakítása, és a híd rámpás levezetésének tájba illesztetősége.** (Az egyeztetések idején csak a hatástanulmányban szereplő 4,6 m érkező magassági adat volt ismert.) A hatástanulmányhoz csatolt néhány hidterv alapján a szakhatóság tájvédelmi szempontból a felsőpályás ívhíd (Baja style hidat) tartotta a legmegfelelőbbnek, a híd levezetésének tájba illesztetőséget nem érintette a vélemény.

Ahogy a legutóbbi, január 16-i beruházóval (NIF) történt egyeztetésen kiderült, nem vették számításba azt sem, hogy a Duna-korzó forgalma tavasztól őszig – kiemelten a hétvégékén – jelentősen növekedett, s ha még erre a tömegre rávezetik az EuroVelo forgalmát, kezelhetetlenné válik a helyzet. **Forgalomszámításra épülő forgalombecslés az előkészítés során nem történt.**

A **beruházó figyelmét az is elkerülte**, hogy a szintén állami támogatással megvalósuló, már tervezés alatt álló **Duna-korzó újjáépítési projekt alapkoncepciója** – ami a korzót a vízfelületig nyitná ki – szöges ellentétben áll a nemzetközi kerékpárosú korzón történő átvezetésével, ez ugyanis elvágná a teret a víztől. A beruházó szerint azonban „a két projekt egymással karöltve, egymást erősítve [...] tud elkészülni” – ennél több konkrétumot ezzel kapcsolatban nem tudtak megemlíteni.

A „turisztikai célok mindent visznek” szellemében zajlottak évekig az egyeztető tárgyalások is. Ez a szemléletmód teljesen átrágta **Szentendre korábbi városvezetésére** is (vagy amúgy is a sajátjának vallotta), és **következtesen a Pásztor rév, ill. a Rév utca környéki hidhellyel támogatott, mi több, tömegközlekedés biztosítását is megígérte a szigetmonostoriaknak a belvárosi hidtól a HÉV-állomásig, testületi felhatalmazás nélkül.**



A BELVÁROSI HÍD LÁTÁNYTERVEI GONDOSAN KERÜLIK A DUNA-KORZÓRA TÖRTÉNŐ CSATLAKOZTATÁS, LEVEZÉS KÖZELEBBI NÉZŐPONTBÓL TÖRTÉNŐ ÁBRÁZOLÁSÁT.

## Csak az installációval van gond?

Az installáció helyét is vitatták néhányan, holott a **Pásztor rév nyomvonala a beruházó** (Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., NIF) által javasolt **hidhelyszínek egyike** (amelyre „környezetvédelmi engedély nem adható”). A híd levezetését, a rámpa méreteit bemutató installáció magasságát is megkérdőjelezi néhány Facebook-poszt. **A Pásztor révénél a Duna-korzóhoz képest 3–4 m magasban érkezik a híd** (NIF-válaszlevegében szereplő adat). Az installáció készítői ezt az adatot vették figyelembe, annak ellenére, hogy ennél magasabb adat (4,6 m) szerepelt a környezeti hatástanulmányban, de tegyük hozzá, hogy a híd járószintjéhez tartozik még 1,2 m magas korlát is. A híd és lehajtója várható tömegénél – (beleértve a szintén a NIF válaszában szereplő 70-75 méter hosszú rámpát is) megtartani képes beton- és vaszerkezett várható tömeget is) – nyilvánvalóan visszafogottabb volt az installáció látványva.

A NIF Zrt. másik javasolt nyomvonala a szigetről ugyancsak a rév kikötőjétől indul, de nem egyenesen jön át a Dunán, hanem ferdén, így a Rév utca torkolatához kötne be. A 2018-ban készült környezeti hatástanulmány így fogalmaz a **Rév utcai híddal** kapcsolatban: „a hídfő környezetében a járófelület közel 4,60 m magasságban érkezik a terepszint felett.” (59. oldal) Erről az adatról a beruházó később azt írta: „a szintek általános híd- és hídfő-kialakításra vonatkoznak”. Amióta a városvezetés pontosabb információkat kért a híddal, ill. annak levezetésével kapcsolatban, azóta különböző híd érkezési magasságokat jelölt meg a beruházó (NIF) és a Széchenyi tervező iroda: Rév u. 1–1,5 m és 2 m, arra hivatkozással, hogy „a hossz-szelvényi meredekség maximalizálásával(!), akár a jelenlegi járdát szint feletti 2 m-es érkező sík is biztosítható”. Ez esetben azonban az alsó szervizutat, sőt az árvi védművet is át kell építeni, mert a híd szerkezete alatt 4,5 m közötti úrszelvényt (magasságot) kell biztosítani a mobilgép építésének kiszolgálására. **A tervek részéről az is felvetődött, hogy a hídfőt a Teátrum parkolójában is meg lehetne építeni.** Ez azt jelentené, hogy a híd még ferdebben szelné át a Dunát (mert a túlóladal maradna a Pásztor révénél a csatlakozás) és mintegy 60 m-rel lenne hosszabb. Ráadásul **ebben az esetben a hídfőt**



**űgy kell kialakítani, hogy a Duna-korzó fölött is átíveljen, azaz a korzó felett is biztosítani kell a 4,5 m magas szabad közúti úrszelvényt.** Ebből a magasságból levezetni az 5%-nál nem meredekebb rámpát, az már tényleg bravúr. Kérdés, hogy mennyi parkolóhelyet veszítene így a város a volt Teátrum étterem épületénél, s vajon ez mekkora plusz költséget jelentene? A híd érkezési magasságára vonatkozó adatok **egymásnak ellentmondanak**, a hídfő helye, levezetésének méretei szintén hozzávetőlegesek, véglegesen csak a konkrét hidtervek elkészülte után tudhatunk meg.

## Ami jó Baján, az jó Szentendréen is?

A környezeti hatástanulmányhoz csatolt néhány hidterv alapján a szakhatóság tájvédelmi szempontból a felsőpályás ívhíd (Baja style hidat) tartotta a legmegfelelőbbnek a Szentendre belvárosában létesítendő híd, ennek alapján készültek a látványtervek.

Képünkön egy megvalósult „Baja style” kerékpárosídhíd, ami két szigetet köt össze Baja belvárosában mintegy 90 m hosszúságban, a híd szerkezete nagyobb terhelésre is alkalmas. A bajai hidat évekig tervezték, nagyon sok tanulmányterv készült hozzá.

Ami jó Baján, az jó Szentendréen is? Ennyit a tájba, városképbe illesztésről... Holott erre az előzetes tervdokumentáció nyomán született határozat külön felhívja a figyelmet: „A város és a Duna együttese kiemelkedően értékes tájérvédelmi szempontból alkalmas, amelyek Szentendre és a Duna harmonikus tájképi kapcsolatában nem okoznak romboló hatást...”



A BAJAI GYALOGOS-KERÉKPÁRÓSHÍD



## Képviselőként Szentendre érdekét nézem

Pál Gábor, a Belváros képviselője

**Az általam képviselt Belvárost érinti legérzékenyebben a Rév utca, Pásztor rév térségébe tervezett kerékpáros-gyalogshíd. Mit gondolsz a tervekrol?**

Előre leszögezem, hogy **nem vagyok hídelles.** Fontosnak tartom, hogy megépüljön a gyalogos- és kerékpárossal Szentendre és a Sziget között. Tisztánlátásképpen jelezni, hogy az EuroVelo nemzetközi kerékpárút kapcsán építendő híd **első- és másodsorban a turisták és a szigetmonostoriak érdeke,** s csak harmadsorban a Szentendren élőké. Alapvetően befolyásolja évtizedekre előre az életünket: a belvárosi Duna-parti látképet, a Duna-korzó megközelíthetőségét, a belváros forgalmát. **Sajnálatosnak tartom, hogy az állami beruházó (NIF) elzárkózik a déli hidhelyszíntől,** ami a Postás strand és a Telep utca környékét jelentené. Vízjogi engedélyekre hivatkoznak, mivel a sziget part szűrésű kutak találhatóak, s ezért ott nem lehetséges a hidépítés. Azt effelejtik hozzátenni, hogy korábban Szigetmonostor egy autós(hí) építését próbálta elérni ezen a helyen, és erre vízjogi engedélyt is kapott akkor. Tehát nem igaz, hogy lehetetlen lenne a déli helyszínrre újabb megszerezni azokat, ráadásul ez a híd nem autós, hanem csak kerékpáros-gyalogos átkelő lenne.

**A belvárosiak – az eddigi beszélgetésiek alapján – hogyan vélekednek a hídról?**

**A belvárosi polgárok jó része úgy látja,** hogy a jövőben is szeretne **közvetlen kapcsolatot a Dunával, s nem szeretne egy nagy forgalmú kerékpáros utat a Duna-korzóra,** ahogyan egy Timár utcai felüljáróra hajazó, **ormótlan hidrámpát sem a Pásztor rév környékén.** A megismert hídterv sem nyerte el esztétikai értelemben sokak tetszését. Az óvárosi Duna-parti látkép sem mindegy az itt élőknek, amelyet hosszú évtizedekre előre határoznak meg a híd létesítésével. A határécsárdai, vagy a belvárosi hidhelyszínekkel óriási átmenő kerékpáros-forgalmat éresztenének a Duna-korzóra, míg a déli helyszínr esetén, a nemzetközi kerékpárút a belvárost elkerülve vezetne át a szigetre.



PÁL GÁBOR KÉPVISELŐ FÜLÖP ZSOLT POLGÁRMESTERREL A BELVÁROSI HÍDHELYSZÍNEN

**Milyen információk jutottak el hozzád a belvárosi híd terveivel kapcsolatban az elmúlt pár évben?**

A többi szentendrei polgárhoz hasonlóan semmilyen információ nem jutott el hozzám. Az előző városvezetés nemcsak a lakosságot, hanem az önkormányzat képviselő-testületét sem tájékoztatta, pedig lett volna miről. **A korábbi városvezetés, ahogyan a híd kérdésében sem, úgy más, a környezetünket meghatározó kérdésben sem vonta be a lakosságot.** E tekintetben is szemléletváltás történt. Nekem és az új városvezetésnek elsődleges fontosságú, hogy a szentendrei polgárok véleményét kikérjük a fontos kérdésekben.

**Ha a Belvárostól délre valószínű a híd, az csökkentené a Duna-korzóra látogatók számát?**

Finoman szólva sem tartok attól, hogy Szentendrán nem látunk majd gyalogosan vagy kerékpárral közlekedő turistát, amennyiben a híd a déli szakaszon épülne meg. **Képviselőként Szentendre érdekét nézem,** azon belül is a belvárosi polgárokét. **Nagyon fontos ágazat városunk életében a turizmus, de az itt élők érdeke az elsődleges számomra.**

## Szülessen meg a döntés január 31-ig

*A Fidesz-KDNP frakció álláspontja (2020. 01. 21.)*

Az EuroVelo 6 kerékpárosút építését több mint tíz évig zajló egyeztetések, előkészítések előzte meg. Az EuroVelo 6 kerékpárút Szentendre–Döms közötti szakasza fontos része a Budapest–Bécs közötti teljes kerékpáros közlekedési útvonalnak. A Dunakanyar kerékpáros közlekedési lehetőségeinek fejlesztése jelentős előrelépést jelenthet a térségben. A Kormány döntése értelmében a kerékpáros nyomvonal a Szentendrei-szigeten halad majd, a Szentendrei-szigettel a kapcsolatot két kerékpáros-gyalogshíd fogja biztosítani. A hidhelyek kijelölése is több éve zajlik, megvalósíthatósági és környezeti hatástanulmányok készültek.

A lakosság tájékoztatása és a véleményezés lehetőségének biztosítása érdekében a beruházás lebonyolításáért felelős NIF Zrt. lakossági fórumot tartott 2019. május 6-án, majd az önkormányzat egy újabb lakossági fórumot hívott össze 2019. december 7-re. További lakossági fórumok tartása véleményünk szerint nem segíti a projekt megvalósulását, sőt, a projekt ütemterv által kijelölt január 31-i határidő miatt kifejezetten veszélyezteti azt.

A hidhelyek kiválasztásánál fontos figyelembe venni a megvalósíthatósági tanulmányban foglaltakat, értelmetlen olyan hidhelyeket javasolni, és lakossági véleményezésre bocsátani, amelyek megvalósítása nem lehetséges.

A Fidesz-KDNP frakció véleménye, hogy az önkormányzatnak alapvető feladata és Szentendre Város lakosságának érdeke, hogy a híd helyszínrrel kapcsolatban a döntés a január 31-i határidőre megszülessen, és további egyeztetések, véleményezések, ötletlelések ne veszélyeztessék a Dunakanyar számára oly fontos beruházás megvalósulását.

A döntés elmaradása legalább olyan fajsúlyos döntés, mint bármilyen más választási lehetőség, ezért nem értünk egyet a városvezetés döntést előadó, halogató hozzáállásával. A lakosságra hátrányt a döntést úgy, hogy megvalósíthatatlan alternatívákat adunk számukra, véleményünk szerint nem más, mint a felelősség hátrítása.

## Egy híd? Két híd? E-busz?



ZSÓFOLÁSIG MEGTELT A VÁROSHÁZA DÍSZTERME A JANUÁR 31-EI LAKOSSÁGI FÓRUMON.

**A Városháza zsúfolásig telt dísztermében nagy érdeklődés mellett, kicsit feszült hangulatban, de a különböző álláspontok kifejtése szempontjából eredményesen zajlott le a lakossági fórum.**

Bevezetőként **Pej Kálmán, a Tandem Mérnökiroda vezetője** ismertette a projektet tervezési folyamatát. Ebből néhány igazán érdekes dolog derült ki. Elmondta, hogy **a Belvárostól délre eső lehetséges hidhelyszínekkel azért nem foglalkoztak, mert ott egy lehetséges közúti híd megvalósításáról továbbra sem mondtak le.** Mindezek ellenére végzett egy hozzávetőleges költségszámítást a strandtól délre eső területen létesítendő kerékpárossal. Ezen a részen mindkét oldalán a híd levezetése csak lábakon történhet, ami mintegy egymillióval többé kerülne, mint a jelenlegi tervezett költség. A határécsárdai hidhelyszínr kapcsán elmondta, hogy a híd arra a kerékpárútra vezetne, ami ársvízint alatt van és a szélesítés természetvédelmi akadályokba ütközne. Később arról is beszélt, hogy **a környezetzenyvezés csökkentése szempontjából milyen előnyös lenne egy e-buszjárat Kisoromszítól át a belvárosi gyalogos-kerékpárossal a szentendrei HÉV-állomásra.** A vita egy pontján azt is elmondta, „ne érezzenek időnyomást, mert az ártalmas dolog”, higgadtan gondolják végig az információkat és készítenek a NIF-fel részletesebb, pontosabb tervek, és azt is vitassák meg.

**Szigetiek többször is szót kaptak a fórumon.** Egy szigetmonostori lakos felhívta a figyelmet: ha nincs döntés a megadott határidőig, január 31-ig, akkor nem lesz híd, vagyis Szentendre 12 ezer embert foszt meg a szárazföldi kapcsolattól, pedig a városvezetés a kampányban térségi együttműködést ígért.

**Fülöp Zsolt ismételt felhívta a figyelmet arra, hogy a belvárosi hidakra nincs környezetvédelmi engedély,** így hogyan döntsön az önkormányzat? – kérdezte. Ez a megjegyzése azonban nem igazán zavarta a belvárosi hídpártiakat. **Molnár Zsolt, Szigetmonostor polgármestere elmondta, hogy a szigetiek számára az a lényeg, hogy legyen híd,** egyik helyszínről sem zárkoznak el, régóta várnak a szárazföldi kapcsolatra. A Postás strandi

helyszínről az a vélemény, hogy jelentős idővesztéssel és többletköltséggel járna, ami nem éli rendelkezésre, ezért a meglévő lehetőséggel kellene élni.

**Több kerékpáros is kifejtette véleményét,** szerintük a kerékpárossal a Duna-korzón a hídolt függetlenül nőni fog, jobban lenne, ha ez rendezetten történne. A résztvevők nem jelentenek gondot, abban az időszakban le kell zárnia korzót.

Pintér Ádám korábbi önkormányzati képviselő elmondta – aki kerékpárosfejlesztéssel foglalkozott –, hogy 2014-ben a képviselő-testület egyhangúan támogatta a belvárosi hidhelyszínr. A kistérség 2006-ban kezdte el a helyszínr vizsgálatát, ami alapján a Rév utcától délre eső helyszínr lehetetlen, mert a túldalol szigorúan védett vízbázisövezet van. A Postás strandi helyszínr nem kaptak engedélyt, úgyhogy szerinte, ha arra is lehet majd szavazni, az a híd bukását jelentheti. Majd a turisztikai szempontok fontosságát említette. **Fülöp Zsolt polgármester örömmel üdvözölte,** hogy a belvárosi híd mellett érvelők többféle szempontjaival ismerkedhettek meg a résztvevők, elhangzottak a szigetiek érdekei, a kerékpárossal kívánásai, a turisztikai szempontok érvényesülését szorgalmazók indokai, de feltette a kérdést: **és hol vannak itt a szentendrei érdekei?**

**Kiss Gabriella, Szentendre főépítésze** elmondta, hogy a város 2017-es településszerkezeti tervének leírásában első helyen a Postás strandnál tervezett híd szerepel, és csak alternatívaként jelölték meg a határécsárdai, ill. a belvárosi hidhelyszínrket. Az ideális helyszínr a Postás strandtól nem messze lenne, ezzel kapcsolatban megjegyezte, hogy a Vízművek 2017. novemberi levele szerint a vízbázis külső védőövezetében a híd megengedhető. A tervek a sétányon nem számoltak kerékpárossal, a kerékpárossal számára a szervizutat jelölték ki.

A számtalan hozzászólás között az is elhangzott, hogy „mi, kis porszemek, hogy jóvönk így ilyen döntéshez”, az is, hogy demokratikusan megválasztott képviselőknek vannak, akiket azért választottunk meg, hogy irányítsák a várost és hozzanak döntéseket, míg olyan hozzászóló is akadt, aki a most zajló folyamatot és a szavazást a választói demokrácia új eszközeként tartotta. Tapost kapott az a hozzászóló is, aki csak azért szölt hozzá, hogy elmondja: **mindannyiunk elsődleges érdeke az, hogy a hidhelyszínrrel szölo vita ne szitson ellentétet a gyalogosok és a kerékpárossal, a szentendreiak és szigetiek között.**



MOLNÁR ZSOLT, SZIGETMONOSTOR POLGÁRMESTERE ISMÉLTEN ELMONDTA, HOGY SZÁMUKRA BÁRMEY HÍDHELY ELFOGADHATÓ, CSAK LEGYEN HÍD, DE EBBE A PROJEKTBE MOST CSAK A BELVÁROSI HÍD FÉR BELE



## Felelősségáthárítás vagy döntésképtelenség?

Többen úgy vélik, hogy a polgármester és a képviselő-testület azért szervez véleménynyilvánítót szavazást, mert döntésképtelen és a döntéssel járó felelősséget át akarja hárítani a szentendreiakra.

**A döntést mindenképpen a képviselő-testületnek kell meghoznia.** A döntés következményeiért a felelősség akkor is a testületet terheli, ha előtte bevonja a szentendrieiket a döntési folyamatba, és kikéri a véleményüket. A december 7-ei városi fórumon egyértelműen kiderült, hogy ebben a szerteágazó ügyben alulinformáltak az itt élők, de még a döntéshozók is, ezért volt szükséges a beruházótól további információkat kérni, feldolgozni a korábban született anyagokat, és tárgyalásokat folytatni, kezdeményezni Szigetmonostor vezetőivel, valamint a területért felelős kormánybiztossal, Révész Máriusszal.

**Az új városvezetés nem üggyöntött helyi népszavazást** kezdeményezett, hiszen az legkorábban a nyáron, nyár végén lett volna lebonyolítható. Rádásul jogászok vitatták, hogy a hídhely kijelölése ügyében, és több hídhelyszín közötti választási lehetőséget biztosító népszavazás tartható-e. A képviselő-testület úgy ítélte meg, hogy a **híd helyével kapcsolatban a helyi nyilvánosságot bevonó fórumok eddig csak formálisak voltak**, nem hívták fel az ügy jelentőségére a szentendrieiket figyelmét. Az információk megosztása, a fórumok, és így a véleménynyilvánítói szavazás célja, hogy tudatosítsa az itt élőket: olyan döntés előtt állnak, ami a város életét, a városképet, a város közlekedését alapvetően és sok generáció számára meghatározza. A képviselő-testület úgy gondolja, hogy a híd helyének kiválasztásában **joga van minden szentendrinek véleményét nyilvánítani**, szavazatával véleményezni a lehetséges hídhelyszíneket.

Nem könnyű a döntés, türelmet, némi elmélyülést és az információk értelmezését követeli meg mindenkitől. Mindenki eldöntheti, szán-e erre időt, vagy úgy dönt, neki mindegy mi lesz, döntsenek máskor.

A képviselő-testület viszont március elején mindenképpen dönt, ám azt ígerte, hogy bevonja a városi lakókat a döntési folyamatba, és számít a döntéseknél az itt élők véleményére.

## A beruházó döntést sürget

**Ismételten döntést sürgetett a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) január 30-i levelében. A levél egyik legérdekesebb része a határidőkre és a NIF számára sűrűsödő feladatokra vonatkozik, amire Fülöp Zsolt polgármester válaszelevelében rávilágít.**

Ugyanis a projekt ütemterve szerint, a NIF legkésőbb az első negyedév végéig el kívánja indítani az engedélyezési és kivitelezési tervek készítésére, valamint az építési engedély megszerzésére vonatkozó közbenszerzési eljárást. „Vagyis, ha mindez megtörténik március 31-ig, a híd projekt indítása nincs veszélyben. Ez már csak azért is fontos információ számunkra – írja Fülöp Zsolt –, mert ehhez a dátumhoz képest közel 60 nappal korábban várnak formális döntést tőlünk, **miközben még nincs érvényes környezetvédelmi szakhatósági engedély a belvárosi helyszínekre!**”

A NIF álláspontja szerint, ami a január 16-i egyeztetésen is elhangzott „a hídhelyek pontos helyszínének ismeretében a KHT (környezeti hatástanulmány) kiegészítésével a környezetvédelmi engedély módosításával, **konkrét hídhelyre történő engedély megkérésével a tervezés folytatható.** Fülöp Zsolt a levélben ismételten felvetette a kérdést: „**Miként történhet meg egy jogerős szakhatósági döntés »módosításak«? Módosítható-e egyáltalán egy II. fokú hatósági döntés, vagy új eljárás keretében képzélik beszerezni a szükséges környezetvédelmi engedélyt? Mindez mennyi időt igényel majd? Vajon megoldható-e ez a feladat március 31-ig?**”

**Nem lehet, hogy a projekt egyáltalán nem Szentendre, hanem a NIF Zrt. saját hibájából, az eddigi előkészítési folyamat hiányosságainak köszönhetően került veszélybe?”**

## Miről döntött 2014-ben a képviselő-testület?

Sokan úgy értelmezik a képviselő-testület 2014-es határozatát, mintha az a híd helyét eldöntő szavazás lett volna. E határozat azonban két lehetséges hídhellyel kapcsolatban foglalt állást.

A képviselő-testület elfogadta a döntés-előkészítő tanulmányterv által javasolt helykijelölést a Belvárosi Duna-korzó északi részénél. Ezzel kapcsolatban kikötötte: a híd „kiemelt látványbeli helyzeténél fogva a legmagasabb szintű szakmai és művészi elvárások szerint szükséges megtervezni és megvalósítani”.

A másik hídhely a határcsárdai, amit úgy fogadott el, hogy a gyalogos-kerékpáros-közlekedésen kívül a hídnek a katasztrófavédelmi szempontoknak is meg kell felelnie, vagyis mentő és tűzoltóautó áthaladására is alkalmasnak kell lennie. Ezek a testületi határozatok még a megvalósíthatósági tényadatok ismeretében hiányában születtek meg. Nyilvánvaló volt akkor is, hogy több éves folyamat egy ilyen dokumentum elkészítése, és a környezeti hatástanulmány nélkül még csak a folyamat elindításához adtak támogatást.

## A kormány operatív segítségét kéri

*A szigeti polgármesterek levele Orbán Viktornak*

**A Szentendrei-sziget négy településének polgármestere a miniszterelnökhöz fordult levelében** január 13-án, gyakorlatilag azt kérve, hogy állami eszközökkel kényszerítsék rá Szentendrére a belvárosi hidak valamelyikét. Akár akarják a szentendrieik, akár nem. A levelet a szentendrei döntéshozókat megkerülve, még utólag sem küldték el Szentendre polgármesterének, sőt szóban sem említették, holott Szigetmonostor polgármestere közvetlenül is tárgyalt nem egyszer Fülöp Zsolltal és lakossági fórumokon is felszólt.

A szigeti polgármesterek levelükben azért szorgalmazták a kiemelt beruházással nyilvánítást, mert ebben az esetben a felsőbb szerveknek lehetőségük van a helyi döntések megváltoztatására. A hatósági döntések központosítására, felgyorsítására. Úgy ítélik meg a helyzetet, hogy „főként a hidak tekintetében a **projekthatáridő tartását veszélyeztető fejlemények alakultak ki, így szükséges a Kormány operatív segítségét** a nemzetgazdasági szempontból is fontos cél elérése érdekében.”



A VÁROSVEZETÉS TOVÁBBI KONKRÉTUMOKAT, TERVEKET KÉRT A BERUHÁZÓTÓL A HÍD LEHETSÉGES LEVEZETÉSÉRŐL.

## „Duna-hídat Szentendre belvárosában!”

*Vitézy Dávid, a BFK vezérigazgatójának Facebook-posztja*



Vitézy Dávid, a kormány által létrehozott Budapest Fejlesztési Központ Nonprofit Zrt. vezérigazgatója Facebook-posztban fejtette ki álláspontját a híddal kapcsolatban. A bejegyzésben a városra hárítja a felelősséget a projekt esetleges csúszása miatt – figyelmen kívül hagyva azt a nem elhanyagolható tényt, hogy a belvárosi hídhely egyik sem kapott környezetvédelmi engedélyt, továbbá

**azt is, hogy Szentendre nem hídelles, hanem a híd ideális helyét keresi, javasolva a Belvárostól délre eső hídhely vizsgálatát.**

Mintegy szemrehányásként értelmezhető a poszt azon kijelentése, hogy a Duna-korzót „sétánnyá és rendezvényterré kívánják fejleszteni. Ezért arra törekszenek, hogy a Duna-menti nemzetközi kerékpáros túráútvonal, az Eurovelo 6 lehetőleg kerülje el a belvárost, és a Szentendrei-szigetre vezető gyalogos-kerékpárosszél is délebbre épüljön fel, ha felépül egyáltalán.”

Majd a kerékpáros turizmus előnyeit fejtegetve megállapítja, hogy a belvárosi hídhely megkérdőjelezése: „... igencsak vitatható egy olyan városban, amely nagymértékben az idegenforgalomból él...” (Ezt sokan így hiszik, de sajnálatos, hogy egy felkészült és vezető beosztásban lévő szakember nem tudja, hogy az idegenforgalomból, vendéglátásból keletkező adóbevételek döntő része a központi költségvetést gazdagítja.) Szerinte: „Nincsen valós akadálya annak, hogy gyalogosok és kerékpárosok közösen használják a közterületet, akár a mainál nagyobb számban is.” Miközben nem a közös használatról folyik a vita, hanem egy remélten jelentős forgalmú nemzetközi kerékpárút Duna-korzóra történő rávezetésének várható következményeiről. A poszt egyértelműen tekinti, hogy a híd közlekedési célú használatával az autósforgalom csökkenni fog. Erre azonban nem állnak rendelkezésre egzaktt számítások.

A poszt végkicsengése, hogy a városvezetésnek nincs más lehetősége, mint a belvárosi hidak valamelyikének támogatása, mert „Az európai uniós forrás máskülönben elvész, a NIF nem tud már a határidők miatt új helyszínt keresni...”

A teljes poszt: [https://www.facebook.com/vitezydavid/posts/2681292198606536?\\_nc\\_\\_t\\_\\_=K-R](https://www.facebook.com/vitezydavid/posts/2681292198606536?_nc__t__=K-R)



## „A sürgetés helyett kérünk némi megértést...”

*Fülöp Zsolt polgármester válasza*



Fülöp Zsolt polgármester válaszelevelében Vitézy Dávid szakmai igényességét elismerve kifejti, hogy feltehetően a bejegyzés részinformációkra épült, ill. a tények ismeretében hiányában születhetett. A levél leszögezi, hogy a városvezetés kívánatos és fontos fejlesztésnek tartja az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal építését és nem ellenzi, hogy hid épüljön a város és a sziget között.

**Visszautasítja azt az állítást, hogy „a városvezetés megüthetné a híd építését”.**

„Mi viszont úgy látjuk, hogy **ami megüthetné az Eurovelo 6 Domós-Szentendre közötti szakaszának – ütemezés szerinti – megvalósulását, az sokkal inkább a beruházó átgondolatlan nyomvonal kijelölése, ami korlátozza és behatárolta – és sok tekintetben hiányossá tette – a tervezők munkáját is.**

Maga a hatástanulmány is leírja, hogy a **belvárosi hídhelyváltozatok majdnem minden szempontból kedvezőtlen minősítést kaptak, ezért a határ-csárdai hídhelyet** ajánlja megvalósításra. E megállapítás anélkül született, hogy a tanulmány a híd tájba, városképhez illesztésével érdemben nem foglalkozott volna” – olvasható a levelében.

Fülöp Zsolt polgármester felhívja a Vezérigazgató figyelmét arra is, hogy a **belvárosi hídhelyek nem kaptak környezetvédelmi engedélyt.** Ennek ellenére a beruházó (NIF) azt várja a képviselő-testülettől hogy a másodfokú, jogerős határozattal szemben foglaljon állást. Ennek kapcsán megemlíti azt is, hogy a **beruházó magyarázata – „a II. fokú határozat az I. fokú határozat módosítása, annak kiegészítése” – a jogszabályok ismeretében nem helytálló.** A válaszelevel felsorolja az **előkészítés főbb hiányosságait**, amelyek a város életét meghatározóan érintik: a **városképhez illesztéssel** gyakorlatilag nem foglalkoztak, **design ötletpályázatra nincs idő**, miközben a híd belvárosi csatlakoztatásáról egy méretarányos terv sem készült, a **várható kerékpárosforgalom, annak hatása és kezelhetősége sem volt szempont** a tervezés során.

„Véleményünk kialakításánál kiemelten vesszük figyelembe a tervezett új közlekedési kapcsolat helyi gyalogos-, autós- és persze a kerékpáros-foglalomra gyakorolt hatását. Ezért is fontos kérdés számunkra, hogy hol legyen a híd. A **sürgetés helyett kérünk némi megértést, a városképünk és közlekedési kapcsolatunkat alapvetően – sőt nyugodtan mondhatom – évszázados távlatokban átalakító döntésünk ügyében.**”





## A város – „Járási központként a miénk is!”

Szigetmonostori nyílt levél

Szigetmonostor polgármestere és az Ügyrendi, kommunikációs és közlekedési bizottság elnöke nyílt levelet írt Szentendre polgármesterének és képviselő-testületének, emlitést sem téve arról, hogy korábban már a miniszterelnökhöz is fordultak „operatív segítségért”. A levél zárómódatára így hangzik: „Legyen ez a híd olyan, ami összeköti bennünket és nem elválaszt” – hát így legyen, bár ezt nem igazán alapozták meg a kormány beavatkozását szorgalmazó levél aláírásával.

A levél fontosabb kijelentései:

„...elsősorban a belvárosi hidat támogatjuk, de a többi ténylegesen megvalósítható alternatív megoldást is el tudjuk fogadni. ...Kérjük Önöket, hogy ne félretájékoztatóskoltól sem mentes tájékoztatók alapján hozzák meg döntésüket. Támogassák a megvalósítás lehetőségét magában foglaló „belvárosi” hid helyét. ...Álláspontunk szerint az Önkormányzat intézmény jogfolytonos, nem lehet semmissé, vagy nem megtörténtté tenni az elől Városvezetés döntésén alapuló munkát. ...Legyen ez a beruházás a kistérségi, járási központhoz méltó! Szentendre az Önöké, de nem csak az Önök! Járási központként a miénk is!

## A városvezetés az ideális helyszínt keresi

Fülöp Zsolt válasza

„Sajnos, az önkormányzati átadás-átvételt követő hetekben derült ki számunkra, hogy a településeinket összekötő kerékpáros-gyalogoshíd konkrét helyéről nagyon gyors döntést várnak Szentendre városától. Az is ekkor vált számunkra nyilvánvalóvá, hogy a tervezett hídval kapcsolatban a kormány, a NIF Zrt., az önkormányzatok és egyéb érintettek közötti **egyeztetések számtalan, a város számára alapvető kérdések korábban fel sem merültek!** ...Azzal szembesültünk – mivel érdemi párbeszéd erről az ügyről a városban nem folyt –, hogy nemcsak a városunk lakói alulinformáltak, hanem a döntéshozók is, vagyis a megalapozott döntéshez szükséges elemi információknak sem vagyunk birtokában.

...Az új városvezetés tehát egyáltalán nem hídprojekt ellenes – ahogy szerintem a szentendrei többsége sem –, hanem keresi egy igényesen elképzelt és igényesen kivitelezett, Szentendre látképéhez méltó hid ideális helyszínét.

...Döntésünket – ahogy ezt már korábban jeleztük – a szentendrei bevonásával, véleményüket kikérve kívánjuk meghozni.

**...fontosnak tartom, hogy a két település közötti közlekedési kapcsolat lehetőségeiről, rövid és hosszú távú célokról egy közös munkacsoportot hozzunk létre, mely szakemberek bevonásával segít előkészíteni majd a szükséges döntéseket annak érdekében, hogy a térségünkben élők és az ide látogatók igényeit közösen kiszolgálhassuk.”**

## A Duna-korzón kívül nincs alternatíva...

A Magyar Kerékpárosklub Szentendre Területi Szervezete levélben küldte el állásfoglalását a polgármesternek és a nyomaték kedvéért a kormány-biztosnak és az EV6 projektvezetőnek.



„Az EuroVelo6 hídval kapcsolatban aggódva tapasztaljuk, hogy reális esély van a híd építésének megkezdésére, amit eddig a számba vehető változatok közül a legrosszabbnak tartottunk.

Támogattuk első körben a Postás strand helyszínét, de annak várható hatósági elutasítása után véleményünk szerint a Rév utcai helyszín biztosítja optimálisan a különböző társadalmi csoportok érdekeit, figyelembe véve európai, országos, régiós és helyi szempontokat is.”

Álláspontjukat többek közt azzal indokolják, hogy „A településen a Duna-korzón kívül nincs alternatíva az észak-déli irányú kerékpározásra, ezért úgy gondoljuk, hogy az önkormányzatnak kötelessége itt biztosítani a kerékpározás feltételeit elsősorban a mindennapos közlekedés érdekében.” Így bár a Duna-korzón most is biztosított a kerékpárosforgalom, és nincs szó arról, hogy a város ezt későbbiekben tiltani kívánná, de kétségtelen, hogy vitatja a nemzetközi kerékpárút rávezetését a Duna-korzóra. Ezzel kapcsolatban a szentendrei Kerékpárosklub elismeri, hogy „egyetlen szereplőnek sincs még csak becslése sem arra vonatkozóan, hogy az EV6 megépülése mekkora és milyen eloszlású kerékpáros-forgalomnövekedést fog okozni a Duna-korzón”. Viszont azt hangsúlyozzák, hogy „a növekedés cél, nem pedig probléma, hiszen a korzó rég várt rendezésével megfelelő átvezetést lehet biztosítani, illetve ami a legfontosabb, hogy a kerékpáros turizmus – szemben a busszal – a legjobban fizető turistákat hozza a városba”. Indoklásukban tényként kezelik, hogy „a híd megszűnése az autós átmenő forgalom csökkenését.”

„Civil szervezetként természetesen támogatjuk a lakosság minél szélesebb körű bevonását és reméljük, hogy a város a döntést nem félinformációk, nem létező látványtervek, hanem a következmények alapos mérlegelésével hozza meg.”

Megjegyzés a „félinformációk” kapcsán – a közzétett (előzetes) látványtervek a beruházó megrendelésére készültek, tehát „léteznek”, bár a városvezetés szerint sem tükrözik, nem is tükrözhetik a valóságot, hiszen kidolgozatlan az új közlekedési kapcsolat. Arra viszont alkalmasak a képek még így is, hogy rámutassanak arra, mennyire előkészítetlen az projekt, amiről gyors döntést várnak tőle.

## A szentendrei szakasz megkerülhetetlen

Az ATV Heti napló február 2-ai adásában a NIF tájékoztató levele szerint „Az Eurovelo 6 kerékpáros útvonal tervezése Dömös–Dunabogdány–Kisoroszi szakaszokon az eredeti útemtervek szerint folytatódna tovább”. A szentendrei szakasz a város stratégiai döntésének meghozatalát követően kerülhet újra napirendre. Ha az önkormányzat egyik lehetséges hídhelyet sem tudja támogatni, akkor a korábban említett határidővel a beruházás nem fejezhető be, így az erre szánt támogatási forrásokat más projekt-elemekre csoportosíthatják át. A NIF Zrt. mint beruházó tevékenységét az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) feladat-meghatározása alapján végzi. A szakasz meghatározó és egyben megkerülhetetlen része az EuroVelo 6 kerékpáros útvonalnak, így ha a NIF Zrt. újabb feladatot kap a tervezésre, a városvezetés kialakult stratégiájával összhangban egy optimális megoldás kialakulásán dolgozik majd.”



## Nem adhatjuk értékeinket...

Benkovits György

Van egy csodás európai álmom: az öreg kontinentet behálózó kerékpárút, az EuroVelo, ami városunk számára is üdvös és fontos. Emberibb és környezetkímélő alternatívát kínál sok turistából élő város számára, a mára sorcsapássá lett sáskahad-turizmussal szemben.

Nos, e Szentendre számára is kívánatos EuroVelo program magyar tervezői, most olyan hídmegoldást kínálnak Szentendrének, amelyért vállalkozhatnánk sokat kérni: a város egyik legfontosabb, évszázados értékét, Szentendrecsalatát.

A Rév utcai kerékpárhídról közreadott, „háromdés” képek azt az illúziót keltik, hogy ez a híd tábja illő, építészetileg korrekt, sőt még a város helyenként májfoltos arcát is kívánatosabbá teszi. Sokunk szerint, ha a valóságban ez épülne meg, az rossz megoldás lenne. Az okosan kiválasztott kameraállásokkal készített képekről ugyanis nem derül ki, hogy a híd feljórójaként a Duna-korzóra egy másik Timár utcai felüljárót terveznek építeni. Hogy a hajózhatóság és más műszaki előírások szerint megépítendő híd legmagasabb pontjáról a város ikonikus épületeire – a Jakov Ignatović által az Örök völgyégy regényében oly érzékletesen leírt Sima Lolits házra –, a Napórás házra, mint a madár tekintene le a hídon átkarikázó biciklis. A wacomokon megrajzolt tervekéről egy kattintással a virtuális hídon, vagy a Duna-korzón sétálhatna a kamera. Vajon ezekből a nézőpontokból miért nem mutatják meg, hogy valójában mit láthatnánk? Ha az emberi szem magasságából és nem madártávlatból, ha ötven méterről és nem hatszázról látnánk a hidat és felhajtóját, akkor feketén-fehéren kiderülne, milyen is lenne a valóságban. Kiderülne az is, hogy nekünk, a városképet feltőknek, igazunk van-e.

Megéltem én az elmúlt hetven évemben már tucatsszor, hogy „ki gépen száll fölébe, annak térdképe táj”. Ilyenkor hangzik el a szokásos replika is, „ne okoskodjon a sok köldöknéző öreg, félművelt lokálpatrióta holmi Lolitsokot emlegetve, és ne fekdjön a haladás elé”. Akik ezt hangoztatják, vélhetően nem értik: ahogy Barcsay, Czóbel, Pirk és Deim, Vajda és Illosvay, Bánáti Sverák esetjeivel e várost újra- és újraálmolta, úgy csiszolódott értékeké az itt élők közösségében a városkép is. Szentendre múltjában is lehet rossz példát találni, maig sajgó seb: a Dunakanyar körút ügyében történt megszalattatásunk. Talán éppen ezért, nem adhatjuk értékeinket, egy jó ügy rosszul elképzelt megvalósításáért.

E tervezett hídnak van egy másik, várhatóan komoly következménye is, ami azért kényes, mert kedves szomszédainkat, a szigetieket érinti. Ők a híd felépítésével arra számíthatnak, hogy könnyebbé, gyorsabbá váljék Budapest felé a közlekedésük. Miért is foglalkoznának azzal, hogy ez milyen problémát zúdít Szentendrére?

A hidat a kényszer jószerivel az összes szigetről ingázó útvonalává teheti, s csúcsidőben annyi gyalogos, biciklis igyekszik majd a Szentendren parkoló autójához, busz- és HÉV-állomáshoz, ami komoly közlekedési, de főképpen parkolási terhet fog jelenteni a városnak. A világ nagyvárosai és agglomerációi közlekedését vizsgálva a szakemberek szerint öt éven belül óriási robbanás lesz az ún. szoft közlekedési eszközök használatában, a kerékpárral, magicipie-jekkel, segway-jekkel, hoverboardokkal való közlekedés hódítja és foglalja el hamarosan a járdákat, az utakat, hidakat.

Így a döntésnél alaposan mérlegeljék, hogy kell-e ide hidat építeni.

## Lapzártánk előtt érkezett a hír

Az EuroVelo 6 kerékpáros-útvonal fejlesztéséről, kerékpárhíd kérdéséről szóló előterjesztéshez Határozati javaslat II.

Szentendre Város Képviselő-testülete a 2014. április 17-én hozott határozatát megerősítve, támogatja az EuroVelo 6 kerékpárút Szentendre–Dömös szakaszán a Szentendrei Szigetmonostorral összekötő gyalogos-kerékpárhíd megépítését elsősorban a Rév utca helyszínén, ha ez nem megvalósítható, akkor a Határsárdánál.

Felkéri a Polgármestert, hogy a megvalósulandó kerékpáros-gyalogoshíd kinézetéről folytasson társadalmi egyeztetést.

Határidő: azonnal  
Szentendre, 2020. 02. 11.

**A szentendrei képviselő-testület február 12-i ülésére, előző napon a fenti határozati javaslatot nyújtotta be négy fideszes önkormányzati képviselő.**

**A testületi ülés előtt megkérdeztük Fülöp Zsolt polgármestert, hogy támogatni fogja-e a fideszes képviselő által kezdeményezett határozatot?**

– Nem lepett meg ez az előterjesztés – mondta. Eddig is ismert volt, hogy a helyi kormánypárti képviselő a belvárosi hidat támogatásáról szeretnének gyors döntést, annak ellenére, hogy azt tapasztaltam, az elmúlt hetekben általunk feltárt információk többségével ők sem voltak, sőt a mai napig nincsenek tisztában.

Az sem lepett már meg igazán, hogy én is csak a kormánypártos úr által jegyzett Index-blogból értesültem arról az új határidőről, amire az előterjesztő képviselő asszonyok most hivatkoznak, miközben korábban azt mondták, hogy január 31. után már nincs miről beszélni. Tudható, a beruházó január 30-án hozzánk írott leveléből, hogy az építési engedély megszerzésére vonatkozó közbeszerzési eljárást március 31-ig kívánják elindítani. Erre is tekintettel, mi már március első hetében meghoztuk döntésünket a szentendrei véleménynyilvánító szavazását követően.

További sürgetés helyett, a képviselő-testület valamennyi tagjától, de a beruházótól is megértést kérek a városképünk, és közlekedési kapcsolatainkat alapvetően, sőt, nyugodtan mondhatom, évszázados távlatokban átalakító döntésünk ügyében.



## A véleménynyilvánító szavazás menete

A véleménynyilvánító szavazás helyszínén az ügyfélszolgálat munkatársa, felesküdt, közzolgálati jogviszonnyal rendelkező kolléga fogadja és benyújtja le a véleménynyilvánítást.

### Ki szavazhat?

- Szavazásra jogosult, ha 18 éven felüli, szentendrei állandó lakcímmel rendelkező állampolgár.
- és ha a helyszínen aláírja az általános adatvédelmi szabályzat (GDPR) szerint készült nyilatkozatot.

### Hogyan történik a jogosultság ellenőrzése?

- Az érvényes személyi igazolványával vagy más, a személyazonosság igazolására alkalmas okmányával igazolja magát. Majd a lakcímkártyájával igazolja, hogy állandó lakcímmel rendelkezik Szentendrán. A szavazáshoz tehát mindkettőre szüksége lesz.

### A véleménynyilvánítás menete:

- Belép a véleménynyilvánításra kijelölt helyiségre.
- Aláírja a GDPR (európai általános adatvédelmi rendelet) szerint készült adatkezelési nyilatkozatot.
- Bemutatja a személyazonosításra alkalmas okmányát, mellyel igazolja magát a szavazást lebonyolító, közzolgálati jogviszonnyal rendelkező munkatársnak.
- Bemutatja a lakcímkártyáját, ezzel igazolja, hogy szentendrei lakos.
- A szavazást lebonyolító munkatárs ellenőrzi a lakcímét és rögzíti lakcímkártyájának a számát, megakadályozva ezzel a többszöri szavazást.
- A szavazást lebonyolító munkatárs Ön felé fordítja a szavazási tablettet.
- Ön az 5 lehetséges válasz közül egyre kattintva nyilváníta véleményét. Ezt csak Ön látja.
- Kérjük, figyeljen a szavazáskor, miután az „elküldöm” gombra kattint, már nincs lehetősége módosítani. A rendszer egy embernek csak egyszeri szavazást tesz lehetővé.

- A rendszer és az önkormányzat munkatársa megköszöni Önnek a részvételt.

### Hogyan tudja a rendszer megakadályozni, hogy valaki többször szavazzon?

- A voksoló lakcímkártyájának száma rögzítésre és tárolásra kerül a véleménynyilvánítás időtartamára.
- A véleménynyilvánítás lezárását követően ezek az adatok törlésre kerülnek, s erről jegyzőkönyv is készül.

### Biztonságos-e a rendszer, nem kerül illetéktelen kezekbe a voksolás eredménye?

- Az online felület, melyen Ön kifejezi véleményét, az önkormányzat belső szerverén helyezkedik el, illetéktelen tehát nem férhet hozzá.
- A rendszert a Szentendrei Közös Önkormányzati Hivatalnál évek óta közzolgálati jogviszonnyal rendelkező informatikusok fejlesztik, az önkormányzat felelősséget vállal az időszakos adattárolás tisztaságáért.
- A rendszer semmilyen adatot nem tárol külső szerveren.
- A rendszer úgy van beállítva, hogy a véleménynyilvánítás befejezésekor, március 2-án lezár, s egy kattintással megmutatja az eredményt. Ehhez csak a rendszer készítője és kezelője férhet hozzá.
- A rendszer egy keretrendszerben gyűjti a voksokat, teljesen anonim módon.
- A rendszer senkinek a nevét nem tárolja. A lakcímkártya számát is csak a véleménynyilvánítás idejére tárolja, megakadályozva ezzel a többszöri voksolást. A szavazási időszak lezárásával ezeket az önkormányzat munkatársai megsemmisítik, s erről jegyzőkönyvet vesznek fel.

## Mi a véleménynyilvánító szavazás?

Az új városvezetés választási ígéretei között szerepelt, hogy bevonja a szentendrieiket az őket érintő döntésekbe. A döntéshozatali folyamatba való bevonás kulcsa az volt, hogy feltárjuk és feldolgozzuk a hidúgy előzményeit, mindezt igyekeztünk a lehető legközérthetőbb formában közzétenni. Előbb tájékoztattunk tehát, és csak ezt követően kérjük ki a szentendrieiket véleményét.

A véleménynyilvánító szavazás az emberek véleményének megkerdezése, de több mint pl. egy kétmillió forintba kerülő reprezentatív közvéleménykutatás. Sőt, annál erősebb, azért is, mert nem véletlenszerűen kérdezzük meg – egy reprezentatív minta alapján – a város lakóit, hanem lehetőséget biztosítunk arra, hogy mindenki, aki véleményt akar nyilvánítani és beleszólni a közügyek eldöntésébe, és megtehesse ezt.

A véleménynyilvánító szavazás, nem ügydöntő népszavazás, ami jogszabályban meghatározott keretek között, jól körülhatárolható és egyszerű döntési helyzetekre alkalmazható. A városvezetés azért kezdeményezte ezt a véleménynyilvánítási formát, hogy lehetőséget adjon a szentendrieiket arra, hogy a lehetséges hídhelyekről állást foglalhassanak. A városvezetés, a véleménynyilvánító szavazás lezárása után, ennek figyelembevételével kíván dönteni.

## A lehetséges hídhelyszínek előnyei, hátrányai

### 1. HATÁRCSÁRDA LEHETSÉGES HÍDHelyszÍN

#### Előnyök:

- környezetvédelmi engedélyt kapott
- nem érinti Szentendre belvárosi látképet
- van tömegközlekedési kapcsolata a Volánbuszhoz

- a híd az ártérben haladó kerékpárútra csatlakozik (forgalmát árvíz idején a 11-es útra terelnék)

#### Hátrányok:

- ellehetetleníti a Duna szabad megközelítését
- a hídhöz kapcsolódó kerékpárút forgalmát dél felé a Duna-korzóra vezeti rá
- a híd 6 méter magasságban éri el a partot, levezetése bonyolult és valószínűleg érinti a környező ingatlanokat
- a hídfő építéséhez és a meglévő kerékpárút szélesítéséhez sok fát kell kivágni az ártéri ligeterdőben (ami Natura 2000 terület)
- a Határcsárda a NIF véleménye alapján elbontásra kerül

### 2. RÉV UTCA LEHETSÉGES HÍDHelyszÍN

#### Előnyök:

- ha a híd valóban jól illeszkedik a tájba és a városképhez, és igényesen kivitelezett, akkor turisztikai látványosság lehet
- a sziget gyalogosan és kerékpárral is gyorsabban, közvetlenül elérhető

#### Hátrányok:

- a kerékpárforgalom a Duna-korzót szeli át, várhatóan gyalogos-kerékpáros-konfliktusokat generálva
- a Duna-korzóra vezetett nemzetközi kerékpárút veszélyezteti a Duna és a korzó élő kapcsolatát
- a híd a partot 4,6 méter magasan éri el a környezeti hatástanulmány szerint, ám a NIF újabb álláspontja szerint van olyan megoldás, amivel akár ez akár 2 méter alá is mehet
- erős beavatkozás a város és a folyó harmonikus kapcsolatába, a tájképbe
- a környezetvédelmi hatóság másodfokú határozata szerint a szigetmonostori vízbázis miatt környezetvédelmi engedély erre a hídhelyre nem adható, bár a NIF Zrt. szerint a jogerős hatósági döntés még megmásható

### 3. PÁSZTOR RÉV LEHETSÉGES HÍDHelyszÍN

#### Előnyök:

- ha a híd valóban illeszkedik a tájba és a városképhez, turisztikai látványosság lehet
- a sziget gyalogosan és kerékpárral is gyorsabban, közvetlenül elérhető

#### Hátrányok:

- a kerékpárforgalom a Duna-korzót szeli át, várhatóan gyalogos-kerékpáros konfliktusokat generálva
- a Duna-korzóra vezetett nemzetközi kerékpárút veszélyezteti a Duna és a korzó élő kapcsolatát
- a híd a partot 4,6 méter magasan éri el a környezeti hatástanulmány szerint, a levezetése 75 méter hosszú rámpa vagy lift
- erős beavatkozás a város és a folyó harmonikus kapcsolatába, a tájképbe
- a környezetvédelmi hatóság másodfokú határozata szerint a szigetmonostori vízbázis miatt környezetvédelmi engedély erre a hídhelyre nem adható, bár a NIF Zrt. szerint a jogerős hatósági döntés még megmásható

### 4. A BELVÁROSTÓL DÉLRE LÉVŐ LEHETSÉGES HÍDHelyszÍN

#### Előnyök:

- a kerékpárosforgalom elkerülí a Duna-korzót
- a híd levezetéséhez kapcsolódó kerékpárút nem vágja el a Duna-korzót a folyótól
- a többi hídhelyszínhez képest közelebb vannak a tömegközlekedési kapcsolatok (HÉV, busz)
- megépülhet közben a Kisoroszi híd és annak a tervezési, kivitelezési tapasztalatai jól hasznosíthatók lennének majd a szentendrei hidoprojekt előkészítése során
- lenne idő arra, hogy egy építészeti ötletpályázatot kiirjon a beruházó és a város közösen, ami garancia arra, hogy egy igényes, városképi szempontból is jó megoldás születzen
  - turisztikai látványosság
  - a hídra kolthető forrásigény jobban tervezhető, és az uniós forrásokból akár több is rendelkezésre állhat, mint egy a 2023-ig megvalósítandó projekt esetében

- a kerékpáros- és gyalogosközlekedés együttélését könnyebb lenne megoldani, mint egy belvárosi híd helyszín esetében
- ez a hídhelyszín már szerepelt egy korábbi, szigetmonostori rendezési tervben

#### Hátrányok:

- ma még alig megbecsülhető ideig kitolódna a Szentendre és Szigetmonostor közötti hidkapcsolat megvalósítása
- a hídfő és levezető útvonalának építése jelentősen érintené az ártéri ligeterdőt (ami Natura 2000 terület), és ezt nyilván a hatósági engedélyezési eljárásban komoly súllyal vennék majd figyelembe
- ennek a hídhelyszínek az engedélyeztetése nem fér bele a jelenlegi projekt határidejébe, ezért csak később, 2023 után tudna megvalósulni
- hosszabb útszakaszon érinti a vízbázist, mint a többi helyszínen
- bizonytalanság, hogy mikor, és milyen mértékben állnak majd rendelkezésre uniós és hazai források a hidoprojekt megvalósításához

### 5. NE LEGYEN KERÉKPÁROS HÍD

#### Előnyök:

- ha nem épül híd, akkor nincs beavatkozás a városképhez, tájképbe
- az új közlekedési kapcsolat elmaradása, vagy távolabbi jövőbe kerülése lassíthatja a lakosság-szám-növekedést a szigeten, ill. a térségben
- nem gyorsul fel a szigeti ökoszisztéma egyensúlyának romlása folyamata
- felgyorsítaná a vízi közlekedési kapcsolat újrarendelését a térségben, ami újfajta turisztikai élmény lenne
- megnyílnak az új közlekedési kapcsolat újrarendelése és ehhez – jó eséllyel – európai uniós fejlesztési források is megpályázhatók lesznek

#### Hátrányok:

- akkor is a Duna-korzón menne át a kerékpáros-forgalom, ha egyáltalán nem épül híd
- távoli jövőbe tolná egy új közlekedési kapcsolat megvalósítása Szentendre és Szigetmonostor között
- nem lenne az EuroVelo 6-os nemzetközi kerékpárút részeként hidkapcsolat a két település közelében, ezért más megoldást kellene keresni a térségben kerékpározni kívánók jogos igényére
- a szigetmonostoriak által várt gyalogos-, kerékpáros-, valamint e-buszkapcsolat is biztosító híd meghiúsulása miatt – amennyiben nem történik meg a közlekedési kapcsolatok újrarendelése a térségben – a közlekedési helyzet tovább romlik
- elmaradna a hídtól várt turisztikai attrakció
- jelentős európai uniós fejlesztési összegektől esne el a térség
- kedvezőtlenül befolyásolná a térségi kapcsolatokat

## Miért nem helyi népszavazás?

A helyi népszavazás menete, az elindításától a választási szervek jóváhagyásán és a kiírásán át a jogerős eredményig, hosszú hónapokig is eltarthat. Ez a folyamat – a jogorvoslati kezdeményezések nélkül is – legalább fél évig elhúzódik, erre azonban az illetékes kormánybiztos, Révész Máriausz és a beruházó sürgetése miatt már nincs elegendő idő.



4. BELVÁROSTÓL DÉLRE  
A belvárostól délre eső hídhelyszínen csak közelítő pontosságú. A konkrét helymeghatározáshoz környezetvédelmi hatásvizsgálat szükséges.





# LESZ ITT EGY HÍD, DE KI DÖNT?

## Ez a mi városunk, a mi ügyünk.

# VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÓ SZAVAZÁS A HÍDRÓL

## FEBRUÁR 17. 08:00–MÁRCIUS 2. 19:00

### VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÓ HELYSZÍNEK:

**ÜGYFÉLSZOLGÁLAT**  
(DUNA KORZÓ 25.,  
FEHÉR HÁZ)

**FEBRUÁR 17-TŐL MÁRCIUS 2-IG**

H: 08:00–20:00  
K-SZE-CS: 08:00–16:00  
P: 08:00–13:00  
SZO: 09:00–14:00

**HAMVAS BÉLA  
PEST MEGYEI KÖNYVTÁR**  
(PÁTRIÁRKA UTCA 7.)

**FEBRUÁR 18., 20., 25., 27.**

K ÉS CS: 16:30–19:00

**FEBRUÁR 22., 29.**

SZO: 09:00–13:00

**V8 USZODA ÉS  
SZABADIDŐ KÖZPONT**  
(KÁLVÁRIA ÚT 16.)

**FEBRUÁR 21., 28.**

P: 13:30–19:00


**FEBRUÁR 22., 29.**

SZO: 09:00–14:00

Kérjük, hogy érvényes személyi igazolványát vagy más, a személyazonosság igazolására alkalmas okmányát és a laccímkarttyáját vigye magával!

Az online szavazást az idő rövidsége miatt nem tudtuk megvalósítani. Kérjük, a voksolás két hete alatt, keresse fel valamelyik szavazóhelyet!

**A szavazáskor ilyen  
„szavazólapot” fog látni  
a tablet kijelzőjén:**

 Kilépés és kérdőív ürtése

---

Véleménynyilvánító szavazás  
a Szentendre és Szigetmonostor között tervezett  
kerékpárosshíd lehetséges helyszíneiről

\*Melyik állítással ért egyet az alábbiak közül?

- 1. A kerékpárosshíd a Határcaárdánál legyen.
- 2. A kerékpárosshíd a Rév utcánál legyen.
- 3. A kerékpárosshíd a Pásztor révnél legyen.
- 4. A kerékpárosshíd a Belvárostól délre legyen.
- 5. Ne legyen kerékpárosshíd.

**Elküldöm**