



A kerékpárút ára

Forronganak az indulatok a városrészeket összekötő kerékpáros nyomvonal egyik legszebb szakasza kapcsán. A természetvédők a Bükkös-patak mellett élők egy részével közösen tiltakoznak. A városvezetés viszont kényszerpályán halad: a városnak nyújtott támogatás kockázatát nélkül nem változtathatnak az eredeti terveken.

Korainak bizonyult az öröm, amikor májusban a városrészeket összekötő kerékpárút állami támogatását ünnepelték. Ezekben az időkben, amikor minden más környékbeli állami beruházást leállítottak, nagyszó, hogy Szentendre ennyi pénzt kap kerékpárút építésére. Ezzel az elmúlt évek egyik legnagyobb projektje valósulhat meg, ami ráadásul környezetbarát szemléletű: ha minél többen használják majd a városrészeket összekötő kerékpárutat, csökkenhet a Szentendrére belüli autós forgalom.

TERVEK ÉS TÁMOGATÁSOK

A város teljes kerékpárhálózati terve az előző önkormányzati ciklusban készült, és akkor nyert rá 244 millió forint pályázati támogatást Szentendre. A megvalósításra azonban sem a korábbi, sem a 2019 utáni városvezetésnek nem volt elegendő forrása, így a tervek éveken át a fiókban heverték, mígnem idén májusban az igényelt többlettámogatást elnyerte a város. A be-

ruházás így a 244,89 millió forintos uniós támogatás mellett, a 371 millió forintos állami többlettámogatásból, valamint a 30 millió forintos önkormányzati önrészből, összesen 645,89 millió forintból valósul meg.

MI ÉPÜL PONTOSAN?

A 2019-ben jóváhagyott végleges tervek szerint a kerékpárút-hálózat gerince a Bükkös-patak mentén korábban kialakított és évek óta használt nyomvonalon halad változatlanul vegyes használatú, tehát gyalogosok és kerékpárosok számára mindkét irányban egyaránt használható útként. Ezeket kötik össze a mostani projektben szereplő felújított és új útszakaszokkal, amelyek megvalósulásával összefüggő hálózat alakul ki a HÉV-állomás, a belváros, Izbég, és Püspökmajor településrészek között. A beruházás más előnyökkel is jár a városnak: *közel 1300 méter utcaszakasz kap új szilárd burkolatot, mintegy 400 méter hosszan felújítják a kockaköves burkolatot, a települések*

jelenlegi finanszírozási rendszerében erre más módon esélye sem lenne Magyarországon egy önkormányzatnak. A gond akkor kezdődött, amikor mindezt elkezdtek megvalósítani.

FAKIVÁGÁS A BÜKKÖSNÉL

– A többlettámogatás az utolsó pillanatban érkezett: az uniós támogatási forrással ugyanis 2023. december végéig el kell számolnia az önkormányzatnak. A pályázat elnyerésekor elmaradt széles körű társadalmi egyeztetés pótlására már nem volt idő, ugyanakkor az érintett útszakaszok lakóinak több fórumot szervezett a városvezetés. Ez azonban kevésnek bizonyult, a nyáron megkezdett építkezést a szentendreiek egy része meglepődve, rossz érzésekkel fogadta – mondta el lapunknak *Fülöp Zsolt* polgármester.

– Bejelentették, hogy indul a kivitelezés, és nem sokkal később már ki is vágtak több mint huszonnyolc fát az izbégi iskolánál, ami nagyon erős tiltakozást váltott ki.

Az elemi felháborodás miatt úgy éreztük, tennünk kell valamit. Akkor még a Szegedi utca és a Mókus híd közötti szakaszon nem kezdődött el az építkezés, ez volt az utolsó érintetlen szakasza a Bükkösnek. Tudtuk, hogy az izbégi részen van a legnagyobb gond, mégis úgy gondoltuk: itt van esélyünk tenni is valamit. – Az lett volna a legjobb, ha nem csinálnak semmit. Aki kerékpárral járt azelőtt, az ezután is fog, aki pedig nem, azt nem ezzel lehet rávenni – állította *Vajda János*, az egyike azoknak, akik petíciót adtak be az önkormányzatnak.. – Aláírásgyűjtést kezdtünk ott, a helyszínen, az arra járók között azért, hogy maradjon érintetlen az a szakasz, ne történjen ott semmiféle munkálat. Három nap alatt 840 aláírás gyűlt össze, ez azért nem kevés! Ezt vittük be az októberi testületi ülésre, ahol ígéretet kaptunk arra, hogy a lehető legkevesebb beavatkozás fog történni. Csalódnunk kellett.

1,3 MILLIÁRD FORINT A TÉT

Oktober 11-én a képviselő-testületi ülésen a polgármester elmondta, hogy a lakossági igények alapján az önkormányzat megkereste a projektet támogató hatóságot, hogy kiderüljön: van-e lehetőség módosításokra anélkül, hogy a támogatási forrás elvesztését kockáztatná a város. A Területfejlesztési Operatív Programok Irányító Hatóság válaszában egyértelművé tette, hogy nem támogatja a módosítások végrehajtását.

– A támogatás elvesztése és a vállalkozónak kifizetendő munkadíj mintegy 1,3 milliárd forintjába kerülne a városnak, ami vállalhatatlan terhet jelentene. Vagyis más alternatív útvonal kialakítása e projekt keretében nem lehetséges, de az akadálymentesítési követelmények betartása mellett kisebb műszaki változtatásokra van lehetőség – fogalmazott *Fülöp Zsolt*. A testület három határozati javaslatot mérlegelt, végül kilenc igen szavazattal, négy tartózkodás mellett elfogadta, hogy a Szegedi utcánál a jelenlegi szélességben épüljön meg az akadálymentes rámpa, a Szegedi utca és a Mókus híd közötti szakaszon pedig ne változzon a jelenlegi közlekedési infrastruktúra. Továbbá az önkormányzat úgy döntött: a jelenlegi projekt keretein kívül megvizsgálja a Bükkös-patak folyás szerinti bal oldalán egy új gyalogos és kerékpáros nyomvonal kialakíthatóságát.

A kompromisszumos megoldás sorsát megpecsételte, hogy két illetékes állami szerv is, a Területfejlesztési Operatív

Programok Irányító Hatóság és a Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztály is úgy foglalt állást, hogy az eredeti műszaki tartalom lényegében változtatni nem lehet. A kivitelezés így az eredeti tervek szerint folytatódott.

SZALAGKORLÁT A PATAKPARTON

A kiszélesített kerékpárút mellé nem túl tetszetős szalagkorlátot is telepítettek. A város és a Magyar Kerékpárosklub közös közbenjárására végül sikerült kilobbizni, hogy a Szegedi utcai gázló előtti részen eltekintsenek a tájidegen megoldástól, ám a János utcai vashídnál maradnia kell, mivel ott négy-öt méter mély a patakmeder.

ÚJRA KELLETT VOLNA TERVEZNI

– Fontos tisztázni, hogy itt két dolog keveredik: A Bükkös-patak a tekintetben nem érintetlen sehol, hogy már nagyon régen is hozzányúltak a medréhez, vegetációjához, de a folyóvizekre és az élővilágra jellemző dinamika miatt elég jól regenerálódott. A ZöldEndre nem ebben az értelemben nevezte érintetlennek a Szegedi utca feletti szakaszt, hanem abban a vonatkozásban, hogy a beruházás ide tervezett elemei eddig még nem valósultak meg. Szerencsés módon az erre a szakaszra tervezett medervédelem nem valósul meg, így a meder és a rézszű élővilága nem károsodik, és – úgy halottam – a kerékpárút burkolatának átépítése és szélesítése mentén is van megoldás a fák megkímélésére. Az izbégi iskolánál lehetett volna más nyomvonalat találni; magam a tervezés időszakában is mondtam, hogy nem értek egyet a kiviteli tervekkel és alternatív útvonalat

ajánlottam arra a szakaszra. A tervekre érkezett hatósági válasszal együtt, úgy vélem, hogy újra kellett volna tervezettni a kerékpárutat, mielőtt belekezdtek volna a megvalósításba – fejtette ki a véleményét a beruházással kapcsolatban. *Dukay Igor* természetvédelmi mérnök, aki doktori disszertációját mentén a Bükkös-patak helyreállításának lehetőségeit kutatja. – Fontos lett volna a kezdetektől fogva kertészeti, természetvédelmi szakértőt bevonni a munkálatokba, és a lakosságot tájékoztatni. Látjuk a jószándékot, de ennél többre, több odafigyelésre lett volna szükség.

A PATAK REVITALIZÁCIÓJA

A kerékpárút körül kialakult botrány egy szempontból egészen biztosan hasznos volt: újra a Bükkös-patakra irányította a figyelmet. A városvezetés egyeztetéseket kezdett *Dukay Igor* régóta szorgalmazott ötletéről: a patak revitalizációjáról.

– A hetvenes években szabályozták újra a patakot, ekkor ástak neki viszonylag egyenes medret, amit betonnal béleltek ki a Szegedi utcától lefelé. Eredetileg sokkal kanyargósabban haladt, például keresztülfolyt a játszótéren is – fejtette *Dukay Igor*. – A revitalizáció nem abban az értelemben az eredeti állapot helyreállítását jelenti, hogy a hajdani szélesen, akár 30-50 m szélesen kanyargó nyomvonalat alakítjuk vissza, hiszen erre már nincs hely. De minél természetesebb és változatosabb medret szeretnénk kialakítani, amely gazdagítja az élővilágot, ugyanakkor szem előtt tartja az árvízvédelmi szempontokat is.

Herczku Nóra

