

Szám: 13/2025.

JEGYZŐKÖNYV

**Készült Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének
2026. június 18-án (csütörtökön) 17.00 órai kezdettel,
a Városháza Dísztermében tartott közmeghallgatásáról**

Jelen lévő képviselők: Fülöp Zsolt polgármester, Magyar Judit alpolgármester, Balázsfalvi Balázs, Drávucz Zsolt, dr. Filó András, dr. Gondos Gabriella, Herczeg Gábor, Király Miklós, Pilis Dániel, Weszelits András képviselők

Távol van: Gulyás József alpolgármester, Bíró Barna, Kun Csaba, Petricskó Zoltán, Varga Csaba, Zakar Ágnes képviselők

Hivatalból jelen van az ülésen: dr. Ignác Dávid jegyző, dr. Bartha Enikő aljegyző, dr. Remele Antónia a Jogi Iroda vezetője, Harasztiné Szabó Krisztina hatósági irodavezető, Novák Andrea pénzügyi irodavezető, Siklósi-Dutkay Csilla az Adóiroda vezetője, Könczölné Utasi Valéria városfejlesztési irodavezető, Szerdahelyi Sára Környezetvédelmi és Közösségi Részvételi Iroda vezetője, dr. Rabi Zoltán vagyongazdálkodási irodavezető, Szilvási Ádám polgármesteri kabinetvezető, Imre Diána főkertész, Sajtos-Kövesi Diána főépítész, Szabó Imréné önkormányzati referens

Tanácskozási joggal meghívottak:

Elter István intézményvezető	Szentendre Város Eü. Intézményei
Jámbor Ferenc igazgató	Szentendrei Rendészeti Igazgatóság
Drégely Miklós ügyvezető	Aquapalace Kft.
Mandula Gergely vezérigazgató	Városi Szolgáltató Nonprofit Zrt.
Fehér Zoltán közétkeztetési divízióvezető	
Pusztai Gábor ingatlanfenntartási és üzemeltetési divízióvezető	
Reményi Barbara parkfenntartási és köztisztasági divízióvezető	
Répánszky Júlia fűtőmű és energetikai divízióvezető	
Stattner Judit ügyfélszolgálati divízióvezető	
Kecskésné Sipos Andrea intézményvezető	Gondozási Központ

Tóthmajor Balázs országgyűlési képviselő
Dr. Szelei Pál r. ezredes, rendőrkapitány
Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató
Nerpel Balázs üzemmérnökség vezető DMRV Zrt.
Simon Zsolt ügyvezető Interwork Temetkezési Kft.

Fülöp Zsolt polgármester: az ülést 17 órakor megnyitja. Szeretettel köszönti a közmeghallgatáson megjelent szentendrei polgárokat, a közszolgáltatókat és Rendőrkapitány urat, illetve a hivatal munkatársait. Külön szeretettel köszönti Tóthmajor Balázs országgyűlési képviselőt. Megállapítja, hogy a Képviselő-testület 10 fővel határozatképes. Jelzi, hogy a 11-es főút átépítésével kapcsolatban több kérdés érkezett mind az Önkormányzathoz, mind a Magyar Közút NZrt-hez. Köszöni, hogy Simon Attila a Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgatója elvállalta, hogy egy prezentációval bemutatja, mi és miért kerül úgy megvalósításra, ahogy ők tervezték. Utána lehet kérdezni ennek kapcsán, és ezt követően térnének át az általános kérdésekre. Kérdezi, van-e kérdés Rendőrkapitány úrhoz, a szolgáltatókhoz, a cégekhez, mert ha nincs, akkor megköszönik a részvételüket. Felkéri Simon Attilát, a Magyar Közút NZrt. vezetőjét, hogy a prezentációt tartsa meg.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: köszöni a lehetőséget. Elmondja, hogy a 11-es számú főút szentendrei szakaszán van két 500 méteres szakasz, amit felújítanak. Elég sok kritika éri a beruházást. Néhány beruházással kapcsolatos információt kíván megosztani. A diákon több olyan információ lesz, ami mindenképpen fontos ahhoz, hogy megértsék, hogy miért tart itt a beruházás. Utána kitér azokra a csomópontokra, amik szintén elég sok kritikát kaptak a felújítás során. Mind az 5 érintett csomópontot áttekintik. Kiemeli, a beruházás legnagyobb problémája, hogy Szentendrének nincsen elkerülő útja, ennek megfelelően a 11-es számú főút, mint főverőér, a legfontosabb közlekedési útvonal. Ráadásul olyan a zsúfoltság, közlekedési túlterheltség van, hogy gyakorlatilag 50.000 egységjármű/nap forgalma van. Ezzel a kapacitása kimerült az útnak, tehát ezekkel a peremfeltételekkel kell dolgozniuk, ami önmagában elég komoly kihívás. Ami még szintén a projekthez tartozik: nemcsak útfelújításról van szó, a projekt elején ivóvíz vezeték kiváltás, csere is történt, és gyakorlatilag 260 méteres szakaszon az út alá bekerült egy csapadékcsatorna-elvezető rendszer is. Ezek mind pluszban terhelik a beavatkozást, illetve a honvédségi területen, a csomópontoknál plusz területet szereztek, ami révén javítani kívánták a forgalmi helyzetet. Ehhez a honvédelmi szervezetekkel is egyeztetniük kellett, meg kellett szerezniük az érintett területet, át kellett építeni a kerítést. Ehhez hozzájárul még sok beavatkozás, a járdaépítés, szegélyek, közműkiváltások, keresztirányú bekötések az új csatornához, tehát sok olyan műszaki feladat volt, amit egy ilyen forgalmas útszakaszon kellett megoldani. Hozzáteszi, hogy későn, 2025. végén indult a projekt. A beruházás már eleve arra volt ítélve, hogy a téli üzemeltetési időszakban felfüggesztésre kerül. Jogszabály szerint november 10. és március 15. között van a téli időszak. Ekkor elvileg nem lehet munkát végezni, de mostanában mindenki tapasztalja, hogy enyhe telek voltak az elmúlt időszakban. Látható volt, hogy december 19-ig dolgoztak a munkaterületen, illetve a március 15. előtt is, amit a jogszabály előír, ahhoz képest 9 nappal hamarabb vissza tudták adni a munkaterületet, de két és fél hónap szünet volt benne. Azt is felróják, hogy miért ilyen hosszú a projekt. Látható, hogy a lakosság érdekében milyen intézkedéseket hoztak, éppen azért sorolta fel, hogy milyen nehézségekkel küzdenek a túlterheltségből adódóan. Végig az volt a cél, hogy maradjon meg a teljes keresztmetszet, a kétszer kettő a déli részen, ez gyakorlatilag a Rózsa utcai csomópontot

érintően, és kétszer egy a Pap-szigeti csomópontnál, illetve az Ady Endre utcánál. Mindenhol cél volt, hogy az eredeti keresztmetszet megmaradjon, tehát kétszer kettő, illetve kétszer egy sáv az északi részen. Ezt csak úgy lehetett megoldani, hogy szűkített sávokat kellett létrehozni és amilyen területen lehetett dolgozni a szélén, például a csapadékvízvezető rendszer, a kiemelt szegély építése, a honvédségi terület rendezése, kerítésáthelyezés. Tehát minden olyan munka, amit el kellett végezni a projekt részeként, az volt a cél, hogy minél kisebb legyen az akadályoztatás. Ez a mai napig így van, még mindig nem szűkítették be a keresztmetszetet. Sajnos az aszfaltozásnál nem tudják megtenni, tehát ez a rossz hír, ez majd látszani is fog a diákból. Egészen idáig megpróbálták fenntartani a teljes keresztmetszetet. Amit még hozzátettek, a szerződés aláírásakor a vállalkozó nem tudta, hogy csúcsidőn kívül kell végeznie a munkáját, tehát ő úgy írta alá a szerződést, hogy teljes munkanapokat tud eltölteni, normál munkanapot. Ezt is a projekt érdekében tették, volt, amikor nem sikerült tartani ezeket, őszintén bevallja, volt benne hiba, de szerinte az hibázik, aki dolgozik. A csúcsidőn kívüli munkavégzés szintén a projekt része volt, ez azt jelentette, hogy 9-kor lehetett elkezdni a munkát, és 15 órakor le kellett vonulni, hogy a teljes keresztmetszet rendelkezésre álljon. Eddig még nem használták ki az éjszakai munkavégzés lehetőségét. Az Önkormányzattal egyeztettek, nem zárkoznak el attól, hogy ezt megtegyék annak érdekében, hogy minél kevesebb legyen az akadályoztatás. Egy probléma van velem, hogy aki a közelben lakik, annak az éjszakai munkavégzés nagyon nehéz időszak lesz. Felmerül egy fontos kérdés, hogy miért késnek, és túl hosszú a projekt. Alapvetően tényleg be kellett volna fejezni a projektet, de alapanyaghiány volt. Tudja, ezt nehéz elfogadni, de a geopolitikai helyzet, ami az országot is sújtotta, hogy orosz kőolajat nem kaptak, az Adrián keresztül érkezett kőolaj. A Hormuzi-szorosban a háború miatt nem engedték át a kőolajat, így Európa megszenvedte, hogy kevesebb kőolaja volt. Amit az Adriáról kaptak, az nem kemény bitumen tartalmú volt, tehát a MOL szinte teljes mértékben fel tudta dolgozni az Adriáról érkező kőolajat. Ez azért volt fontos, mert az országnak a legfontosabb szempontja az volt, hogy az üzemanyagellátás akadálymentes legyen. Ennek az volt az ára, hogy bitumen nem termelődött, tehát ebben az időszakban alapanyagellátási hiány volt az országban. Egészen frissen tette a „volt” szót a mondat végére, mert még két napja nem tudta, mikor lesz a beruházás vége. Jó hír, hogy most már tudja, mikor lesz vége. Jelzi, érdekesség a projektben, hogy a megépítendő kopóréteg gumibitumen adalékanyaggal fog megvalósulni. Ez azért történik így, mert a kopóréteg ebben az esetben a zajterhelést csökkenti. Ez is egy olyan része a projektnek, hogy kisebb lesz a zaj a kopóréteggel, ha így épül. Viszont ennek ára az, hogy a MOL a gumibitumen gyártást - ez egy magyar innováció, a MOL saját fejlesztése - megszenvedte a kőolaj problémák miatt. Kaptak tőlük egy papírt, hogy határozatlan időre felfüggesztették a polimerrel modifikált bitumennek és a gumibitumennek a gyártását. Tegnap közvetlen információja, hogy a gumibitument legyártják. Ez is része volt annak, hogy húzódik a projekt. Az érintett területek kapcsán említette, hogy az öt csomóponton fognak végig menni. Elég sok kritika éri a beruházást ilyen téren is, hogy miért úgy tervezik, miért azt valósítják meg. A csomópontok kapcsán egyesével ismerteti, hogy a jelenlegi helyzethez képest mi fog változni és miért gondolják azt, hogy ez jobbat fog tenni. A Müller utcánál egy gyalogátkelőhely újul meg. A Budapest felől érkező autóknak jelenleg egy balra kanyarodási lehetőség van és egyenesen haladás. A projekt részeként megszüntetik a balra kanyarodási lehetőséget és egyenesen vezetik át ezt a sávot is, ezáltal nem lesz akadályoztatás a balra kanyarodó járművek részéről. A következő a Rózsa utcai csomópont, ott lehet majd balra kanyarodni, tehát azon keresztül lehet majd elérni a Müller utcát. Ez az, ami a jelenlegi helyzethez képest többlet. Úgy gondolják, hogy a 11-es főútnak az egyenes irányú forgalma elsőbbséget élvez és ezért született ez a döntés. Amikről beszél, egy jóváhagyott kiviteli terv, ez alapján épül meg, tehát a tervezés során született meg ez a döntés. A Rózsa utcai csomóponttal van talán a legkevesebb gond. Itt Budapest felől egy plusz sávot létesítenek, egy balra kanyarodó sávot

kap a csomópont, ezáltal a két forgalmi sáv egyenesen Leányfalu felé, akadálymentesen tovább tud menni, illetve ki tudnak sorolni a balra kanyarodó járművek. Egy következő fejlesztés, hogy a Rózsa utcából eddig csak befelé volt egy sáv és kifelé szintén egy sáv, tehát a balra és a jobbra kanyarodó járművek együttesen használták ezt a sávot. Itt is megszélesítették, külön balra és jobbra kanyarodó sáv van. Ezzel összességében növelték a kapacitást a csomóponton belül, tehát mind a Rózsa utca irányából, mind pedig Budapest irányából. Hozott egy képet az Ady Endre utcáról, a Google Maps-ről vágta ki, ez a jelenlegi helyzet. Ezt a csomópontot éri a legtöbb kritika. Szintén elmondja, hogy mi volt a gondolkodás és miért az a döntés született, amit megvalósítanak. Alapvetően az látszik, hogy innen érkezik az Ady Endre utca, itt egy nagyon nagy terület van, nem volt baleseti kockázati pont, de ekkora területen eléggé kóvályognak a járművek, keresik azt a helyzetet, hogyan tudnak bekanyarodni, levágják az íveket. Továbbhaladva a csomópontban, itt van az a konfliktuspont, ami a legnagyobb problémát okozta és ezért tervezték át ezt a csomópontot. A 11-es főúton egyenesen egy sáv megy és itt fogy el a baloldali második sáv, itt szűkül be a kétszer két sáv kétszer egyre, illetve van egy buszöböl is, ez a jelenlegi helyzet. Amikor az autóbusz beáll és szeretne becsatlakozni, aki ebbe a sávba jön, az a buszt jobbról kell, hogy beengedje. Aki pedig balról úgy gondolja, hogy a legvégén szeretne becsatlakozni, balról próbál bejönni, és ez egy konfliktushelyzet, hiszen a középső sávba jobbról és balról is szeretnének besorolni az autók. A terv során ezt a gócpontot előrehozták Budapest felé, a csomópont elé, gyakorlatilag megszüntették ezt a problémakört. Itt válik ki majd a balra kanyarodó a SPAR-ba, az autóbusz továbbra is be tud jobbra menni, de itt már csak egy sávon jön a jármű, tehát gyakorlatilag a buszt be tudja engedni, amikor kiválik a sáv, akkor pedig a balra kanyarodó ki tud kanyarodni. Ami problémát okoz mindenki számára, hogy rengeteg középsziget épül meg. Ez azért történik, mert itt három közlekedési módot kell átvezetni és mindegyiknek biztosítani kell a kockázatmentes áthaladást. Van az autósforgalom, van a kerékpáros közlekedés, van a gyalogosforgalom. Mint látható, ezzel a megoldással, a középszigetekkel is teljesen el vannak választva egymástól a közlekedési módok. Továbbá a középszigetekkel megteremtették azt is, hogy egyértelművé váltak a forgalmi irányok. Tehát a forgalmi rendet is egyértelműsítették, aki Leányfalu irányából jön és balra szeretne bekanyarodni, végig látja, hogy hová kell bekanyarodnia. Ugyanígy, aki kikanyarodik az Ady Endre utcából és balra szeretne menni, az külön sávot kap. Ez az a sáv, ami majd a kétszer kettőt biztosítani fogja Budapest felé, illetve a Budapest felől a jobb szélső sávot, amit említett, hogy így fogyasztották el, ezt pedig jobbra kanyarodó sávúvá tették. Ennek a csomópontnak ez az igazi újdonsága és ez az, amit kezelni próbáltak: egyértelműsíteni a forgalmi rendet és a három közlekedési mód biztonságos átkelését. Ez alapján alakult ki ez a csomóponti változat. A SPAR gyalogátkelőhely kapcsán elmondja, hogy a jelenlegi helyzetben - ez most nem látszik a tervrajzon - a gyalogosok középsziget nélkül négy sávot kereszteznek. Emiatt az a döntés született, hogy átrakták a SPAR becsatlakozás mögött a gyalogos átkelőhelyet. A gyalogos szempontjából két sávot kell lekereszteznie, ezért középszigetet biztosítottak számára, tehát az átkelésnél egyszerre csak egy irányba kell figyelni. Ami még szintén újdonság, hogy aki Leányfalu felől érkezik és a gyalogosnak elsőbbséget ad, az segíti a balra kanyarodó sávnak a bekanyarodását a SPAR felé. Kiemeli, rengeteg olyan plusz forgalomtechnikai beavatkozás történt itt, ami a csomópont forgalmi lebonyolítását elősegítette. Kritika érte, hogy elfogyasztották ezt a sávot, ami külön jobbra kanyarodó sáv volt a SPAR felé. Tapasztalat szerint, aki ügyeskedni akart hátulról, az nem jobbra kanyarodóként használta, hanem egyenesen átment és a buszöböl végén kanyarodott vissza az egyenes sávba. A jobbra kisívvű kanyarodást nem akadályozza, mert amint a gyalogos elhaladt, akkor a SPAR felé be tud hajtani, ott akadályozó tényező nincsen és ahogy említette, a balra kanyarodás külön segítséget kap azáltal, hogy a gyalogos, amikor áthalad és megállítja a forgalmat, akkor ő be tud kanyarodni. Tehát a balra kanyarodó sávnak a kiürítését

is segíti. Elmondja még, hogy a Pap-szigeti lehajtónál újdonság, hogy jelzőlámpás csomóponttá alakul, ezáltal védett lesz a gyalogos átkelés, illetve segíteni tudja a Pap-szigeti útról becsatlakozó forgalmat, hogy be tudjon csatlakozni a 11-es főútba. Felhívja a figyelmet, hogy a hátralévő aszfaltozási munkákat a kezdéstől számítva 4 héten belül tudják befejezni. Jelen pillanatban ez két szakasról szól. Az egyik a kétszer egysávos, ezzel fogják kezdeni az aszfaltozást az Ady Endre úti csomópontnál, három éjszakát fog igénybe venni. Az aszfaltozás előkészítése a marással fog kezdődni, a kivitelezővel egyeztetve ez két napot fog igénybe venni. Ami utána problémásabb, hogy nagyon sok, közel 120 db közmű fedlap van a teljes beruházás során, szinte egyenlően oszlik el a két helyszín között. Ezeknek a magassági beállítása nagyon időigényes feladat. A kivitelező részéről igyekeznek minél több kapacitást bevonni, megpróbálják, hogy a szintbe helyezések öt nap alatt megtörténjenek. Ez azért probléma, mert először lemarják az aszfaltot, ki fognak állni a fedlapok, azt lokálisan tudják helyre rakni, ami azt jelenti, hogy naponta kb. 100 méteres hosszt két fogásban, ideiglenes forgalomkorlátozással fogják a kivitelezők elvégezni. Kiemeli, már a marás során elindul egy nagyon komoly forgalomkorlátozás. Továbbá nincs az útnak hosszirányú lejtése, a vízelvezetést csak úgy lehet megoldani - van rá műszaki megoldás -, hogy a burkolat szélét hullámoztatni kell, amit szintén elő kell készíteni. Ez is közel háromnapos munkát, ami kézi munkával történik, tehát nem lehet gépesíteni a beavatkozást, és ez is növeli az aszfaltozás időigényét. Igyekeznek éjszaka elvégezni, hogy a legkisebb legyen az akadályoztatás. Egyelőre az Ady Endre úti csomóponttól tud beszélni, ott három éjszakát vesz igénybe az 500 méteres szakasz aszfaltozása. Ennyi idő szükséges, amíg a főpályát elvégzik. Ahogy említette, egy napja tudja, hogy rendelkezésre áll a gumibitumen, tehát ehhez képest tudják az ütemezést elkészíteni. A hátralévő szakasznál ugyanezek a paraméterek lesznek, szintén kb. két nap az aszfaltozás, öt nap a szintbe helyezés, a hullámoztatás és utána az aszfaltozás, várhatóan az is három éjszakát fog igénybe venni. Tudja, hogy nagyon nagy teher lesz a lakosság számára. Amint az ütemezés megvan, abban a pillanatban jelzést adnak róla és igyekeznek minden hozzátartozó információt időben eljuttatni a különböző csatornákon. A projekt részeként kritikaként kapták, hogy a kommunikáció nem volt tökéletes. A Magyar Közút NZrt. honlapján le kell görgetni a legaljára és ott van az Útinform elérhetősége, az aktuális információkkal. Ezeket az információkat továbbadják az Önkormányzatnak, a médiának, és az információkat hogyan használják, arra nincs ráhatásuk. Ezért amit biztosan tud mondani, hogy az Útinform oldalán minden információ időben elérhető lesz. Amint rendelkezésünkre áll, rögtön kiteszik az infókat. Természetesen a többi csatornán is továbbítják, de arra nincs ráhatásuk, hogyan tudják kommunikálni a többiek. Ennyit kívánt a projekttel kapcsolatosan összefoglalni, a továbbiakban várja a kérdéseket.

Fülöp Zsolt polgármester: kéri Szilvási Ádám kabinetvezető urat, hogy röviden ismertesse a hozzászólások menetrendjét, hogyan és miképpen zajlik a közmeghallgatás.

Szilvási Ádám polgármesteri kabinetvezető: elmondja, a közmeghallgatás egy képviselő-testületi ülés, és annak szabályai érvényesek rá, a magyar önkormányzati törvény és a helyi SZMSZ szabályozza. A bejáratnál lehetett feliratkozni, hogy ki szeretne hozzászólni. Ez azért van, hogy egy sorrendet fel tudjanak állítani, illetve, ha megadják az elérhetőségüket és nem tudnak helyben, szóban választ adni, akkor 15 napon belül írásban elküldik a kérdéseikre a választ. Jelzi, mindenki egy alkalommal, maximum öt percen szólhat hozzá vagy tehet fel kérdést a közmeghallgatás keretein belül azért, hogy ne húzódjon el az ülés, és mindenki egyenlően sorra kerülhessen. A feliratkozás szerint ugyan van egy sorrend, de kéri, vegyék előre Simon Attila igazgató úrhoz intézett kérdéseket, azok jelentkezzenek, akik kifejezetten ebben az ügyben szeretnének felszólalni.

Fülöp Zsolt polgármester: hozzáteszi, a közmeghallgatásról jegyzőkönyv készül, ezért minden hozzászólásra jelentkezőtől kéri, hogy a nevét mondja el a mikrofonba. Az 5 perc hozzászólási időt láthatóan mérik, hogy tudjanak viszonyítani és a lényegét jól összefoglalni.

Cs. D. lakos: köszöni, hogy lehetőséget kap a kérdésre. Elmondja, Igazgató úr több ízben fogalmazott úgy, hogy a tapasztalat azt mutatta, hogy ezt meg ezt a változtatást végre kell hajtani. Kérdezi, ez kinek a tapasztalata?

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, hogy terv készült, szakemberek készítették. Az, hogy pontosan hogyan készült el a terv és milyen előzmények történtek, a tervezési folyamathoz tartoznak.

Cs. D. lakos: kérdezi, hogy szentendrei szakemberek készítették?

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: jelzi, közbeszerzésen történik a kiválasztás, tehát egy vállalkozó, egy tervező készíti el,

Cs. D. lakos: ez azt jelenti, hogy nem járnak napi szinten ezeken az útszakaszokon.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: biztos benne, hogy bejárták.

Cs. D. lakos: elhangzott Igazgató úrtól, hogy amikor a vállalkozó aláírta a szerződést, akkor nem volt tisztában azzal, hogy nem használhatja teljes szélességében az utat útfelújításkor.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: bocsánat, nem azt mondta, ő az időről beszélt.

Cs. D. lakos: érti, de akkor nem tudta a vállalkozó, hogy milyen utat fog aszfaltozni, hogy az ország egyik legforgalmasabb útjáról van szó?

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: válasza, hogyne tudta volna.

Cs. D. lakos: szerinte akkor tudnia kellett azt is, hogy 9-től 15 óráig lehet végezni a munkát.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, a megrendelő részéről elhangzik, hogyan kell végrehajtani a beruházást. Ő egy szerződést aláírt. A szerződésben nem volt külön rögzítve ez, hogy csúcsidőn kívül dolgozik. Menet közben jött az a döntés, hogy ne legyen ekkora akadályozás.

Cs. D. lakos: jelzi, ez egyetlen olyan út, ami összeköti a Dunakanyart a fővárossal, így teljesen nonszensz azt gondolni, hogy itt csúcsidőben bárki, bármilyen munkát végezhet. Például, ha egyetlen koccanás van a városban és átmenetileg le kell zárni egyetlen sávot, az

azt jelenti, hogy Békásmegyernél van a sor vége. A másik kérdés kapcsán a hármast diát kéri kivétíteni. A Leányfalu felől érkező balra kanyarodó sáv az Ady Endre út irányába szerinte hibásan van felrajzolva a tervrajzon, ugyanis úgy mutatja, mintha a balra kanyarodó sáv utána megszűnne, de az nem igaz, mert az folytatódik, az a belső sáv, amiből most balra kanyarodnak. Tehát megszűnt egy balra kanyarodó sáv, ami korábban volt, és amire Igazgató úr úgy hivatkozik, hogy kóvályogtak a járművek. Jelzi, 12 éve közlekedik ezen az útszakaszon, ott soha senki nem kóválygott, most kóvályognak. Megszűnt egy balra kanyarodó sáv és azután folytatódik belső sávként, ami megy tovább, ott bővül kétsávosra az úttest. Úgy gondolja, hibásan van felrajzolva, bár lehet, hogy ez alapján már frissítették az utat, de az ott nem fedti a valóságot.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, a bemutatott tervrajz fog megvalósulni. Ennek az az oka, hogy jelen pillanatban a csomópontban történik a kétszer egy és a kétszer kettő sáv váltása. Tehát ezt a konfliktuspontot hozták előre Budapest felé és így oldották meg a tervezők és mindenki, aki ebben részt vett, elfogadták ezt a műszaki megoldást.

Cs. D. lakos: a másik észrevétele, hogy itt rendre csomópontfelújításról vagy átépítésről beszélnek, ami egy nagyon ügyes retorikai fogás, de szerinte ez sem fedti a valóságot, mert amikor az egész építkezés hírét bejelentette Vitályos Eszter, akkor már Pap-szigeti csomópontról beszélt. Akkor többen felkapták a fejünket, rengeteg bejegyzés is született a közösségi médiában, hogy mitől csomópont ez a Pap-szigeti helyzet. Jelzi, ha Budapest felől érkezik, akkor lehet balra kanyarodni a SPAR-hoz, előtte van egy gyalogátkelőhely és aztán 200 méterrel arrébb le lehet kanyarodni a Pap-szigetre akadálytalanul. Kérdezi, ma már ez mitől csomópont? Úgy véli, sikerült a városnak azt a szakaszt, ahol végre nem volt dugó, mert addigra elfogytak az autók és ami maradt, az is megy az agglomerációba tovább, fölfelé. Ebből egy csomópont lett, ahol rendszeresek a dugók és még nem üzemelték be a rendőrlámpát. A rendőrlámpa létesítéséhez nem tudja, mik a jogszabályok, végeztek-e hatástanulmányt vagy valami előre becslést, hogy mit jelent az, hogy a reggeli csúcsban Tahitótfaluig ér a kocsisor, ami bár összefüggő, de halad. Ha most beraknak egy lámpát azért, hogy a néhány tucat autó reggelente ki tudjon kanyarodni a Pap-szigetről, amiről Igazgató úr is beszélt. Mellesleg további két helyről tudnak kikanyarodni a 11-es főútra a Pap-szigetről. Tehát nem ez az egyetlen lehetőségük az ott lakóknak, hanem kettővel korábban is ki tudnak kanyarodni. Úgy gondolja, ezt tudja Igazgató úr, hiszen napi szinten jár arra. A gyalogátkelőhely kapcsán jelzi, 12 éve autózik arra, és egy kezén meg tudja számolni, hogy csúcsidőben ott hány gyalogos megy át. Ugyanúgy, ahogy korábban, a Határcsárda felé is rengeteg ilyen járdasziget van, gyalogátkelő és mindig, mindenhol át tudnak kelni a gyalogosok. Úgy véli, egy ilyen lámpához hatástanulmány kellett volna. Kérdezi, ilyen végeztek-e és ha igen, az Önkormányzatnak rendelkezésére áll-e és ezt megismerhetik-e a hatástanulmánynak vagy előre becslésnek a részleteit.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, a jelzőlámpás csomóponthoz nem kell készíteni hatástanulmányt, ugyanis nem lesz több forgalom, nem lép be új kapacitás a rendszerbe, tehát a meglévő forgalmi rend szabályozásáról beszélnek. Felmerül az átkelési szakasszal kapcsolatosan, hogy hangolni szeretnék a jelzőlámpás csomópontokat. Igyekeznek, azonban hiányzó jelzőlámpás csomópontok vannak, onnan is nagyon sok gépjármű csatlakozik be a 11-es főútra, tehát gyakorlatilag mindaddig nem működik a hangolás, amíg a jelzőlámparendszer nem alakul ki az átkelési szakaszán. Tehát, nem írja elő semmilyen jogszabály, hogy ezt el kell végezni. Ahogy említette a legelejen,

ennek a főútnak a kapacitása kimerült, inentől kezdve nagyon nehéz arról beszélni, hogy a dugó hol keletkezik, hiszen a 11-es főútnak 50 ezres járműforgalma Szentendrén. Az északi részen 20 ezerre lecsökken, tehát 30 ezer jármű Szentendrén jelentkezik, ami célforgalom. Ezt a zsúfoltságot a lakosok, illetve a környező települések adják - nyugatról érkezik még be további forgalom, a többi mind a Dunakanyarról jön -, ezt tudják, mert ezek mérhető adatok. Tehát, amit a hozzászóló kér, kimerült kapacitású főúton beszélnek olyan beavatkozásokról, amire istenigazából már nincsen jó műszaki megoldás. Átkelési szakasról beszélnek, ha dugó van, akkor teljesen mindegy, hogy mennyivel mennek. Ha olyan időszokról beszélnek, amikor gyorsabban lehetne menni, akkor nem cél, hogy 50 km/óránál gyorsabban menjenek, mert ez egy átkelési szakasz 7 kilométer hosszan, Szentendrén. Tehát az a cél, hogy 50 km/óra sebességgel haladjanak a járművek, ha dugó van és nem tudnak a járművek haladni, abban nem tudnak segíteni, mert nincs kapacitás.

R. L. lakos: jelzi, apró részleteket látni a képen a tervrajzokból, és azzal kezdené, hogy egyeztetés. Amikor erről szó volt, hogy valami kezdődik a 11-es főút kapcsán, felmerül a kérdés, hogy miért nem jelent meg például a Városházán néhány nagyméretű rajz, amihez hozzá lehetett volna szólni esetleg olyanoknak, akiknek van sejtése arról, hogy itt közlekednek és hogy mi az, hogy mérnöki tevékenység? Talán meglepő, de például az Ady Endre úti csomópont egészen tetszik. Nagyon jó kis csomópont lenne egy csörgedező, csendes pataknek megfelelő forgalommal például a Czóbel sétányon, de nem egy dunányi áradásnál, amikor naponta többször, nagy mennyiségű - elnézést a kifejezésért - „víz” érkezik, hiszen ne felejtsek el, a közlekedés nagy tömegben körülbelül ugyanúgy viselkedik, mint a folyadékok. Tehát, ha valahol gátat vagy szűkítést épít, akkor vagy felgyorsul a forgalom, vagy mivel szűkre méretezték, lelassul és feltorlódik. Aki egy picit ismeri a gyorsforgalmi utak mozgását, tudja, hogy egy-egy lassítás milyen hullámozást hoz létre. Következésképpen ez a csomópont pláne, létre fog hozni egy olyan hullámozást Szentendrén, illetve a másik irányból, amit köszönik szépen, de nem biztos, hogy kérnének. Másik, mondhatná azt, hogy tetszett a terv, valószínűleg gépi tervezéssel született, ahol a térkövezést gyönyörűen be lehetett rajzolni. Mi történt ennek következtében? Olyan járdaszíjak, amik lehatárolnak minden kerülést, havária tevékenységet. Bár tudomása szerint Polgármester úr levelére érkezett egy ironikus, de inkább cinikus válasz, hogy majd akkor legfeljebb a mentőnek, a tűzoltónak lezárják a csomópontot. Rendőrkapitány úr elment, pedig tőle akarta kérdezni, hogy ő, illetve az emberei körülbelül mennyi idő alatt ér ki, vagy például a tűzoltók ehhez a csomópontozhoz. Kiemeli, nincs kerülési lehetőség, mert ezeken a padkákon keresztül pláne a személykocsi nem megy át. Tehát ahelyett, hogy valamilyen vizuális akadályokat tennének, tehát záróvonal, satöbbi, meg lehet hágni akkor is, ha kell, ehelyett bebetonozták a problémákat. Úgy véli, ez a tervrajz nem vette figyelembe azt, amit Igazgató úr is mond, hogy a 11-es főút forgalma telített, ha ide még plusz akadályt építenek. Lehet, hogy egyeseknek az a szimptomája - Budapesten is tapasztalják -, hogy gátolni kell a személyforgalmat, és akkor majd nem ülnek autóba. Egy a gond: itt nincs más lehetőség, tehát nem gátolni kell, hanem segíteni és keresztmetszet-bővítésekkel. Kitér arra is, hogy nagyon nagy öröm, hogy a Rózsa utcából most már több irányba lehet kanyarodni. A kanyarodásnál szintén keresztmetszeti tényezők, problémák vannak, ugyanis ennél az útnál nagyon sok öttengelyes járgány kanyarodik ki-be, tehát méretes kamionok. Nem biztos, hogy a jelenlegi elképzelés elég lesz keresztmetszetben, főként úgy, hogy a gyalogjárdát ilyen szépen, ívben behozták a forgalom alá. Ezért kérdezi Igazgató úrtól és azoktól, akik majd esetleg felelősek a dologért, hogy terveztek-e olyat, hogy ciklikusan, X idő és X idő múlva áttekintik a csomópontok működését és tetszik, nem tetszik, adott esetben hozzájárulnak, még ha drága is. Ha kiderül, hogy nem működik az, hogy Szentendre mindkét végén van egy-egy olyan havária pont - Dera-patak hídja, illetve most már az Ady Endre út -, ahol, ha baj van, lehetetlen megkerülni. Szerinte

ezeket végig kellene később tárgyalni, ehhez kellene egy partnerség. Az a partnerség, amit most hiányol, mert nem történt meg. Ismétli, az, hogy fizikai gátat építenek az autóknak, az egy olyan kényszer, ami sokszor balesetveszélyes. Tehát a lassítást lehet, hogy szolgálja lakóparki környezetben, de 11-es főúton ez vétek.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: ismétli, az Ady Endre úti csomóponttal kapcsolatosan nagyon sok kritika érkezik. Az elsődleges szempont az volt, hogy a konfliktushelyzet, tehát a kétszer kettő, kétszer egy szűkítés ne a csomópontban legyen. Felelős nonprofit gazdasági társaságként a baleseti kockázati tényező lecsökkentése fontos volt. A tervezésnél szintén közbeszerzésen kiválasztott tervező volt, feladata volt az érintett szervezeteknek, önkormányzatoknak a megkeresése, helyszíni bejárása, az alapján tették ezt a javaslatot, amit a végén minden fél elfogadott. Tehát visszamutogathatnak a tervezési feladatra, de gyakorlatilag ez egy elfogadott terv, aminek a kivitelezése most zajlik. Legjobb információi szerint az érintettek, akiket Radványi úr felsorolt, be lettek vonva az egyeztetési folyamatba, tehát jóváhagyással rendelkeznek azoktól is, akiket említett. A Rózsa utcai csomópont kapcsán abban biztos, hogy a jelenlegi helyzet jobb, mint volt. Amit R. úr említett, tervezik, főleg azért, mert ennyi kritika jelentkezik. A megépítés során egy éven belül felül fogják vizsgálni az összes csomópontot, hogyan működik és ha szükséges, akkor be fognak avatkozni.

M. K. lakos: bemutat egy képet, miszerint ez a csomópont Pismány elágazásnál van, és ez a sáv most le van zárva, és nem tudnak egyszerűen kimenni a Duna-partra, hanem az egy sávból kell kijönni a Duna-part felé. Ezt érdemes lenne minél hamarabb megnyitni, és aki a Duna-partra ki szeretne menni, akkor azonnal ki tudna menni, és nem az egy sávból, illetve az autók, akik jönnek mögötte, akadályozzák a forgalmat.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: jelzi, a kivitelező felé továbbítják a kérdést.

M. K. lakos: a másik dolog, amikor bal oldalon be lehetne kanyarodni a SPAR felé. Szerinte ezt meg kellene itt nyitni, hogyha valaki be akar menni a SPAR-hoz, akkor bal oldalon már régen be tudna sorolni a SPAR felé, és az autók mehetnének szépen tovább, akik egyenesen szeretnének menni. Igazgató úrnak itt hagyja a képet a jelenlegi helyzetről, ma reggel fényképezte.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: jelzi, hogy át fog épülni.

M. K. lakos: elmondja, van még egy, amit nem értett, hogyha Leányfalú felől, ha be akarnak menni a SPAR felé - amit Igazgató úr mondott -, azt a sávot lezárták, megszűnt az a sáv. Most úgy működik, hogyha valaki szeretne a SPAR-ba menni, akkor az egysávos úton kell, hogy megálljon, kitegye az indexet és bekanyarodjon, addig állnak az autók mögötte. Szerinte ez egy hatalmas hiba volt. Továbbá csináltak egy dupla járdát, nem érti miért volt rá szükség, inkább lehetett volna egy sáv, kihasználva a helyet, ahol a Pap-sziget felé lehet besorolni. A Pap-szigeten van egy kemping, ami már nagyon régóta működik. Észrevételezi azt is, hogy nem tudnak a lakókocsikkal jobbra kanyarodni, mert ott van egy sziget. Csak úgy tudnak Visegrád felé menni, hogy nem jobbra mennek, hanem balra, valahol megfordulnak és úgy mennek Visegrád felé, ami további forgalmat generál.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: jelzi, utólagosan, írásban adnak válaszokat a hölgy felvetéseire. Hozzáteszi, a SPAR-nál elfogyasztották a jobbra kanyarodó sávot. A gyalogos átkelés két sávot keresztez, de mindig csak az autósok szempontjából nézik a beruházást. Nekik mindenkivel foglalkozniuk kell, minden közlekedési móddal, és a gyalogos közlekedés itt is egy gócpont, baleseti, kockázati hely volt, amit meg kellett oldani. A terv során készült ez a javaslat és a jelenlegihez képest biztos, hogy javítja a gyalogos átkelést. A négysávos keresztezés helyett csak kettőt kell kereszteznie.

Cs. D. lakos: elmondja, az átkelőhely onnan 30 méterre van. Nyugodtan meghagyhatták volna azt a sávot, hogy jobbra lehessen kanyarodni. Érti, hogy a tervezőasztalon ezt adta ki és úgy hivatkoznak a tervrajzra, mintha tízparancsolat lenne, megmásíthatatlan, de ez nem az. Felelőtlen bárki, aki ezt jóváhagyta, elkezdték építeni, ahelyett, hogy megkérdezték volna a lakosságot. Ez nem egy jó tervrajz, mert nem veszi figyelembe azokat a sajátosságokat, amik csak és kizárólag Szentendrén összpontosulnak. Valaki jött, csinált három fotót, majd elment a tervezőasztalához valahova Budapestre, megrajzolta, kiadta és erre úgy hivatkozik, mintha ez lenne a tízparancsolat, amit mindenkinek be kell tartani. Ahogy mutatja a példa, minden nap tucatjával születnek közösségi hozzászólások, hogy a tervrajz rossz, és ezt azok az emberek mondják, akik naponta arra közlekednek.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, minden kivitelezés, ami Magyarországon építés, az tervezéssel kezdődik. A tervet megtervezi egy kiválasztott tervezőiroda az érintettek bevonásával, mindenki jóváhagyását bírja. Addig nem kerül kivitelezésre egy terv, amíg nem kerül rá a jóváhagyás minden résztvevőtől. A tervezési folyamat időszakában is lehet az érintetteken keresztül hozzászólni.

Cs. D. lakos: jelzi, senki nem kérdezte meg, hogy akiket ez az egész dolog érint, mit szólnak hozzá. Ebben az országban úgy működik, hogy a tervezőasztalon megszületik. Szerinte úgy kezdődik, hogy akik használni fogják, elmondják az igényeket, hogyan kellene jól megcsinálni és akkor egy építész vagy valaki megtervezi az igények figyelembevételével. Nem gondolták-e, hogy egy ilyen mértékű beruházásról meg kellene kérdezni a lakosságot. Most az a helyzet, hogy mindenki szétteszi a karját és azt mondja, ezt meg csinálni, meg van építve. Az a probléma, hogy rosszul van építve, és most olyan dologról vitatkoznak, ami már kvázi készen van. Ennek a vitának nem most kellene történnie, mert tulajdonképpen változni semmi nem fog.

Fülöp Zsolt polgármester: úgy véli, mindenki érti, hogy mi a probléma. Elmondja, hogy Önkormányzatként hogyan álltak hozzá. A Covid előtt már terveztek egy forgalomszámlálást, a Magyar Közút NZrt-vel felvették a kapcsolatot. A Magyar Közút NZrt. akkori vezetője közölte, hogy nekik erre nincsen pénzük. Az Önkormányzat kötött egy szerződést egy céggel, aki a Műszaki Egyetemmel is együttműködött, a Covid után volt a számlálás. A forgalom már akkor is lényegesen meghaladta az út kapacitását. A Műszaki Egyetem kifejlesztett egy olyan applikációt, ahol a szentendreiek csatlakoztak és anonim módon a közlekedési szokásaikat is lemodellezték. Ki hány órákor, milyen napszakban, a hétnak mely napján, hogyan és miképpen közlekedik. Tehát benne volt az iskolába járás, a munkába járásos történet, és benne voltak a hétvégék és a bevásárlási szokások is. Tehát az Önkormányzat megrendelte a forgalomszámlálást, ez alapján 7 kilométerre vonatkozóan készült egy javaslatcsomag, amit ingyen és bérmentve átadtak a Magyar Közút NZrt-nek, és ezt felhasználták a tervezés során.

Amikor eljutottak odáig, hogy az Önkormányzat is szembesült azzal, hogy milyen tervek vannak az egyes csomópontokban, akkor az Önkormányzat a Magyar Közút NZrt. mellett természetesen figyelembe vette azt, hogy mi a Volán véleménye, a rendőrséget, a tűzoltóságot, a katasztrófavédelmet, a mentőket és a kerékpárosklubot is bevonták. Az egyes csomópontokon végigmentek, hogy milyen beavatkozásokat terveznek. A rész-tervrajzokat szerették volna bemutatni, de azt tudomásul kell venni, hogy a Magyar Közút NZrt. állami szerv. Abban az időben a minisztérium azt az utasítást adta a Magyar Közút NZrt-nek, hogy az Önkormányzat láthatja és véleményezhették is a terveket, de nyilvánosságra nem hozhatták. Kiemeli, mivel nem az Önkormányzat volt a megrendelő, mégis a legjobb tudásuk szerint jártak el. A Műegyetemet előzetesen bevonva, szakmai szervezettel végezték el az előzetes forgalomszámlálást a Magyar Közút NZrt. helyett. Utána pedig a meglévő szervezeteket bevonva véleményezték az egyes csomópontokat. Azt is figyelembe kell venni, ha egy közlekedésmérnök megtervez egy csomópontot, Önkormányzatként nem tudják felülbírálni, sem jogosítványuk, sem szakemberük nincs rá. Nagyon örül annak, hogy egy új helyzet állt elő és a Magyar Közút NZrt. most már kommunikálhat szabadon az Önkormányzattal. Hangsúlyozza, még a választások előtt, a két csomópont átépítése során kifejezetten megtiltotta a minisztérium, hogy az Önkormányzat bármilyen döntéshozója részt vegyen a heti kooperációban. A Városfejlesztési Iroda vezetőjét tudták delegálni és senki mást nem fogadtak el. Tehát innen indulnak, és az, hogy itt most beszélgetnek, nagyon nagy előrelépés. Külön köszöni, hogy elvállalta Simon Attila igazgató úr, hogy kiáll mindannyiuk elé. Eddig az összes közmeghallgatásra ugyanígy meg volt hívva a Magyar Közút NZrt. akkori vezetője, de sosem jött el. Nagyon örül, hogy lesz egy „tesztidőszak”. A forgalmi adatok és a csomóponthasználat során felgyülemlett tapasztalatok alapján van fogadókészség a Magyar Közút NZrt. részéről, hogy át lehet építeni, hogyha bebizonyosodik, hogy valami nem jó és nem működik. Fontos az is, hogy ez csak két csomópont a 7 kilométeres szentendrei teljes szakaszból, ennek a sokszorosát kell még átépíteni. A Magyar Közút NZrt-vel közösen a többi csomópontos terveket is kiteszik, mindenki véleményezze, mert ennek az átépítése még előttük van, ha kell, még át lehet tervezni. Hozzáteszi, amikor szóba került, hogy egyáltalán melyik csomópont kerüljön átalakításra, Lázár János főállt a HÉV-állomáson és bemondta, hogy az egyik a Pap-sziget lesz. Szerették volna, hogy ne ezt építsék meg, hanem a Paprikabíró utcát, ahol többször van a kikanyarodás miatt baleset és egy lámpás csomóponttá lenne alakítva, amit sokkal hatékonyabban végig lehetett volna vinni. Hangsúlyozza, lehet átépíteni, tehát ez nem kőbe vésett. A többi, még meg nem valósult csomópont tervrajzait a lehető legközérthetőbb módon elkezdik közösen értelmezni. Ha vannak javaslatok, akkor szakmai beszélgetésekkel kiegészítve felül tudják bírálni, vagy véleményezni. Ezt a folyamatot szeretné elindítani.

T. S. lakos: ahhoz szeretne hozzászólni, amit Simon Attila igazgató úr elmondott, hogy mennyi külső problémák voltak, az ukrainai háborútól kezdve a Hormuzi-szorosig, ami biztos így is van, de kérdezi, ezt a sok problémát miért kell tetézni saját hatáskörben további problémák halmozásával? Arra gondol, hogy itt szóba került a terv. A jelenlegi tervek valamennyi magyarországi szabvánnyal, szabályozással ellentétesek, tehát nem felelnek meg az előírásoknak. Ahogy R. L. is, szintén visszament a múltba, közel 10 évre, amikor leszűkítették a belső sávokat és a kerékpárosok is felmehettek erre a szakaszra, teljesen szabálytalan módon. Erre nem lehet azt mondani, hogy nem így van, mert most Pej Kálmántól, a Tandem Mérnöki Iroda tervező vezetőjétől idézett, aki az egész tervet készítette és a tervezői nyilatkozatában írta le ezeket, hogy nem felel meg semmilyen szabványnak a terv során alkalmazott lépésük. Ez alapozta meg, hogy kérelmet kértek a felmentésre, amihez dr. Mosóczi László hozzá is járult. A vélemények meghallgatása kapcsán kérdezi, miért nem kérték ki a rendőrség szakvéleményét a terv során? A rendőrség szakhatóság ebben a

kérdésben, ezt is azzal támasztja alá, hogy ezt megkérdezték az ORFK-tól és dr. Halmosi Zsolt rendőr vezérőrnagy válaszolt, de még az ügy előadója is egy címzetes rendőr alezredes volt. Jelzi, egyszerűen arról van szó, hogy a rendőrség véleménye nem lett kikérve a tervekhez, tehát nincs szakhatósági terv. Ennek az eredménye, hogy például a Szentlászló úti kereszteződésben a KRESZ-ben nem szereplő útburkolati jel van, az a hatása, a kerékpárosok felmehetnek a 11-es főútra, holott kétezres járműforgalom felett nem lehet közös úttesten közlekedni. Igaz, a tervező eltérhet 20 ezer járműkapacitásig, ami a tízszerese, de itt 20 ezernél is jóval nagyobb a forgalom, a kerékpárosok mégis felmehetnek a 11-es főútra. A másik dolog, ahogy idézte, dr. Mosóczi László megadta az engedélyt, de azzal a feltétellel, hogy évente felül kell vizsgálni. Érdeklődik, hogy ezek a felülvizsgálatok elkészültek-e. Erről elméletileg tudnia kell a városvezetésnek, a rendőrségnek is, mert a Magyar Közút NZrt. egyik válaszában leírta, hogy a bejárásba, az évenkénti felülvizsgálatba be fogja vonni az önkormányzatot, a rendőrséget, sőt még a civil szervezeteket is. Szeretné kérni az évenkénti felülvizsgálatokat, aminek egyik fontos szempontja volt - amit dr. Mosóczi László az engedélyében leírt -, hogy a forgalom nagyságára ki kell térni, tehát hogyan alakul a kerékpárosok és a járművek forgalma. Megnézte, a kerékpárosok forgalma azelőtt is 14-15 volt, akik nyilván a tilosban ráhajtottak a 11-es főútra. Az utolsó adat 2024-es, ami szerepel a honlapon. Az utóbbi 3 évben 70 körül van a kerékpárosok száma, akik igénybe veszik a 11-es főútnak ezt az ominózus szakaszát. Kiemeli, a konfliktus 70 kerékpáros és közel 50 ezer járművezető között áll fenn. Kérdezi, ez hogyan szolgálja a biztonságot, hogy közösen közlekedik 70 kerékpáros és közel 50 ezer jármű? Konkrét példaként szokta felhozni, hogy egy diák, aki elmúlt 12 éves, felülhet a bringára. A Petzelt József Iskolánál felhajt a 11-es főútra és a lakótelepen lakik. Először a szélső sávból be kell menni a belsőbe, dombnak felfelé, utána a belső sávból a kanyarodósávra, és ha ott zöld lámpát kap, akkor kanyarodhat. A KRESZ szerint ez teljesen szabályos, de a kérdező, Igazgató úr biztonságosnak tartja-e, hogy egy 12 évét éppen meghaladó diák így megy haza a délutáni csúcsgorgalomban az iskolából?

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: a kerékpáros részére reagálva, nem hatásköre erre válaszolni, hogy a kerékpáros közlekedés hogyan került a 11-es főúton engedélyezésre. Nagyon jól elmondta, hogy ez a folyamat hogyan zajlott le és úgy látja, utána is nézett. Az ottani műszaki előírások alapján, hogyha valami nem engedélyezett, de szeretnék, a jogszabályban lehetőség van arra, hogy az útügyi bizottság elé vigyék ezt a kérdéskört. Szakmailag alá kellene támasztani, hogy miért történjen eltérés a műszaki előíráshoz, ami önmagában nem jogszabály, tehát ez egy keretrendszer, amit a szakma megállapított, hogy általánosságban hogyan kell tervezni, kivitelezni különböző létesítményeket. Ettől az útügyi bizottság engedélyezhet eltérést. Ha jól értette, dr. Mosóczi László, mint akkori államtitkár engedélyezte ezt az eltérést, tehát az akkori rendnek megfelelően jóváhagyták. Nem hatásköre erre válaszolni, de a magánvéleménye az, hogy nem jó, hogy a 11-es főúton kerékpáros forgalom van. Ahogy Polgármester úr említette, elkészült egy felújítási terv, ennek vannak részei, amelyek engedélykötelesek. Jelen esetben az öt csomópontból kettő volt engedélyköteles. Minden olyan csomópontnál, ami engedélyköteles volt, ügyfélként, illetve szakhatóságként be kell vonni az érintetteket. Nem tudja pontosan, hogy ebben az esetben ez lehetett-e az oka, de ahol engedélyköteles beavatkozás van, ott kötelezően be kell vonni a szakhatóságot.

K. E. lakos: elmondja, Szentendrén lakik és Leányfalun 19 éve óvónőként dolgozik. Köszönik R. L-nek és Cs. D-nek a hozzászólásokat. Kiemeli, nem 50 ezer ember életét keserítették meg napi szinten, hanem legalább 80-100 ezer ember életét. Október 17-én elkezdődött az egyik és a másik csomópont építése, felújítása, és olyan napi szintű történetekkel találkozott, hogy szülő nők az autókban és anyukák, apukák, akik az óvoda zárásáig nem tudnak jönni időben a gyermekükért, mert Dunakeszin állt a kocsisor vége, és még sorolhatná. Lehet, hogy ez szakmai döntés volt, de kérdezi, végiggondolta a tervező esetleg azt, hogy eddig a Pap-szigeti nem volt problémás csomópont. Nem tud arról, hogy itt hatalmas balesetek, problémák történtek volna az elmúlt 19 évben, de most már igen. Másfél óra a szülőknek átjutni Szentendrén ahhoz, ha valaki Békásmegyerre, Óbudára szeretne eljutni dolgozni. Ez így kivitelezhetetlen, élethetetlen, létezhetségtelen. Ismételten köszöni az előtte szólóknak is, hogy azok nevében, akik most nem tudnak jelen lenni, jelezték a problémát.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, teljesen megérti a hölgy megnyilvánulását, és ami eddig is elhangzott. Nem véletlenül említette, hogy ami létezik, mindent megpróbáltak megtenni azért, hogy a lehető legkisebb akadályoztatás legyen. El tudja képzelni azt, hogyha a teljes keresztmetszetet nem tartják fenn, akkor mekkora dugó lett volna? Ezt a projekt elején rögtön felismerték, hogy ami létezik, muszáj beletenni - elismeri, a legkevesebb is óriási probléma -, de ennél többet nem tudtak tenni.

M. É. lakos: a Pap-szigeti Kemping részről kérdezi, volt-e hatástanulmány, vagy valamilyen környezeti tanulmány a tervezés során? Bár különösebben nagy tanulmány nem kell, hogy ott jellemzően lakókocsik, vontatott járművek mennének a Dunakanyarba. Most egyszerűen nem tudnak azon a keskeny sávon kifordulni. Nagyon sok osztálykiránduló csoport van, autóbusszal érkeznek, és nem tudnak kikanyarodni Visegrád irányába, pedig mindenkinek a fő attrakció, Szentendre, Visegrád, Esztergom. Kérdezi, ha az autóbusz felmegy a magas padkára és felborul, a gyerekek esetleg megsérülnek, ki lesz a felelős? Tegnap megkérdezte tőle egy holland, mondja már meg, hogyan forduljon jobbra, mert Visegrádra szeretne menni. Azt tudta mondani, hogy menjen Budapest irányába - a SPAR-nál sem tud megfordulni -, valahol talán meg tud fordulni, hogy visszamenjen Visegrádra. Kifogásolja, hogy annyira leszűkítették a jobbra kanyarodó sávot, hogy egy személyautó is centizve tud jobbra kifordulni.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: érti, hogy a kérdések zömmel a tervezésre mutatnak vissza. Nem fog tudni erre sem válaszolni, hiszen a terv azt tartalmazza, ami a csomópontban ki van alakítva, az alapján történik a kivitelezés. A Magyar Közút NZrt. lebonyolító a beruházásban. Írásban fognak válaszolni a feltett kérdésre.

Fülöp Zsolt polgármester: kéri a Magyar Közút NZrt-t, hogy akár a minisztérium felé, akár bármilyen éppen most meglévő megrendelő felé, nézzék meg, hogy ezt a kikanyarodási problémát lehet-e kezelni. Lehet-e esetleg más ívben átépíteni, hogy egy vontatmánnyal is el tudjanak Visegrád felé menni. Kéri, hogy ezt vizsgálják meg, vagy vizsgálja meg a tervező és ha kell, még a kivitelezés során, akár később is tegyék lehetővé, mert ez tényleg nem életszerű, hogy a kempingből egy lakókocsival ne lehessen Visegrád felé kifordulni.

L. A. lakos: elmondja, elég régóta, és a csomóponthoz rendkívül közeli csomópontra, egy rendkívül sürgős esetre szeretném felhívni a Magyar Közút NZrt. figyelmét, ami a feladata. A Sztaravodai út, Sas utca, Vasvári út kereszteződésében nincsen járda, nincsen felfestett gyalogos átkelőhely. Az elmúlt héten egy 77 éves asszony halálának volt a szemtanúja, mert nem tudott átmenni az úttesten. Nem várhatnak tovább. Jön a nyári szünet, fejetlenség folyik ezen az útszakaszon. Az emberek, a gyerekek, pláne az idősök nincsenek hozzászokva a nagy forgalomhoz, a dugókhöz, hogy nem tudnak átmenni a boltba, a patikába. A gyerekeket nem tudják elvinni az óvodába, a Füzesparkba, az étkezdébe stb. Villámgyors megoldást kérnek, mire az iskola újra kezdődik, mert ez a legkomolyabb, hármas csomópontja a pismányi elágazásnak. Járdát és zebrát kérnek, ahol a gyerekek, a szülők, az idősök át tudnak kelni az úttesten. A múlt héten az egyetlen szemtanúja volt, amikor az idős asszony a kamion alá került, nem tudta megmenteni. Évek óta könyörögnek, hogy legyen zebrák. Kérdezi, miért nem a Magyar Közút NZrt-nek a feladata? Nem szégyellik magukat? A másik szégyen, amit a Papszigetnél művelnek. Sokkal nagyobb dugó volt egy csúcsforgalmon kívüli időszakban, mint máskor. Felháborító, hogy nem volt munka, nem volt forgalom, mégis 11 percig tartott átjutni két piros lámpán, ilyenre nem volt példa. Kérdezi, Igazgató úr tudja, hogy mikor építették a 11-es főútnak ezt a szakaszát? 1983-tól - 1985-ig épült, azóta nem volt felújítva. A 11-es főút járhatatlan. Az összes csatornafedél, vízelvezető, lefordulásáv szétjárva, a sok kamion, az autóbuszok, az útminőség, ezzel kellene foglalkozni, csináljanak már rendet. Régen azzal indokolták, hogy majd a HÉV-vel utaznak és nem lesz autóforgalom, nem lesz autóbusz, de ez megváltozott. A 11-es főút minősége, a vízelvezetés Békásmegyertől Szentendrétig tűrhetetlen Ahogy zötykölődik az ember hazafelé, a futómű, a kerék tönkremegy. Igazgató úrtól kérdezi, végigment oda-vissza ezen az útszakaszon a reggeli órákban? Kéri, hogy a Sztaravodai út, Sas Utca, Vasvári út kereszteződésében szeptember 1-jére legyen zebrák. Hány embernek kell még meghalni? Nem bírta a nénit kihúzni a kamion alól, a kezei között halt meg. 1100 idős ember él a környéken, az idősök otthona a sarkon van. Megvárják, amíg jönnek értük, mert nem mernek lelépni az útra.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: köszöni a hozzászólást, ez az első, amikor a gyalogosok szempontjából is elhangzik egy észrevétel. Nagyon sajnálja az urat, hogy ezt át kellett élnie. Megkéri Polgármester urat, hogy a gyalogátkelőhely, illetve a járda megépítése kapcsán szíveskedjen válaszolni, mert nem a Magyar Közút NZrt. feladata. Mielőtt átadja a szót, kitér arra, hogy mennyi felújítandó útszakasz van Pest vármegyében, de országosan is nagyon nagy elmaradás van. 25 éve van a szakmában, 15 évvel ezelőtt részt vett egy olyan munkában, ahol a teljes ország felújítási elmaradását mérték fel, illetve egy programot készítettek, hogyan lehetne felzárkóztatni az országos közúthálózatot nyugati színvonalra. Akkor elhangzottak olyan számok, amik azóta, az elmúlt 15 évben nem kerültek bele a rendszerbe. Tudja, ismeri, hogy nagyon nagy az elmaradás és próbálják ledolgozni, de ehhez türelem, sok idő és természetesen forrás kell. Egyébként a Magyar Közút NZrt. a felújításról nem dönt, a felújításhoz tartozó forrás biztosítása mindig a szakminisztériumnál van. Online kapják azt a forrást, amin keresztül a felújítást le kell bonyolítaniuk, végig kell vinniük.

Pilis Dániel tanácsnok: elmondja, az Önkormányzat fontosnak tartja a biztonságot, a biztonságos gyalogos közlekedés fejlesztését. Az elmúlt években folyamatosan készültek zebrák a Dr. Nagy Lajos utcánál, most a Közúzó utcánál, a Vasúti villasoron készül egy zebrák. A Mathias utcánál, a Római sáncon is készült egy zebrák, ezek mind nagyon fontos fejlesztések voltak. Több helyen is folyik a tervezés, az előkészítés, többek között a Sas

utcánál a hármas kereszteződésben. Az említett sajnálatos baleset egy kicsit lejjebb történt, de lehet, ha van ott zebra és járda, akkor azt választják a gyalogosok. Természetesen ez forrásfüggő, hogyan tud az Önkormányzat haladni. A Magyar Közút NZrt-nek is már évek óta jelezték, hogy szeretnék, ha a Sztaravodai úton és a Szent Lászlói úton is megindulna egy közös gondolkodás, közös tervezés, hasonlóan a 11-es főúthoz. Jelenleg az Önkormányzat nem tudja az összes csomópontban a zebrákat kiépíteni, csak a Magyar Közút NZrt. által kezelt útszakaszokon, hiszen például a Sztaravodai úton, a Fürj utcánál is kellene egy zebrát létesíteni. A sebességszabályozás szintén fontos feladat. Ennek segítésére öt ponton helyeztek ki sebesség kijelző táblákat. Az Önkormányzat hatáskör hiányában a sebességet mérni és büntetni nem tudja. Erről többször egyeztettek a rendőrséggel is. Ezeken a területeken egyrészt jogszabályváltoztatást várnak, a másik pedig, hogy globálisan nézve ezért fontos az önkormányzati finanszírozás, hiszen sokkal nagyobb tempóban tudnának haladni a fejlesztésekkel, hogyha lenne hozzá forrás. Az elmúlt ciklus és az előtte lezárult ciklus sem erről szólt. Hangsúlyozza, meg kell érteni, hogy nem a szakmai szándék és nem a tudás hiányzik, hiszen tudják, hogy ezek balesetveszélyes gócpontok. Ahogy Igazgató úr is elmondta, ezeknél a csomópontoknál nemcsak a gépjárművezetők szempontjai érvényesülnek, hanem a gyalogosoké is. Lehet, hogy számban alulmaradnak a gyalogosok, de az ő érdekeiket kiemelten kell képviselni a tervezés során. Például a SPAR-nál a gyalogos átkelő túl hosszú szakaszon volt. Ez éppen egy olyan példa, mint ami a Sztaravodai útnál is megtörtént, hogy muszáj volt lerövidíteni. A társadalmi egyeztetés kapcsán Polgármester úr utalt rá, hogy már 2020-ban indult egy nagyon széleskörű egyeztetés. Problématérképezés, véleményezés, felmérés, applikáció volt, erre egy dedikált oldalt hozott létre az Önkormányzat. Ezeket vissza lehet olvasni, figyelemmel lehet kísérni. Viszont amikor a tervek elkészültek, annak a kommunikációja nem történt meg. Az Önkormányzat is kérte, hogy ezeket nyilvánosságra kellene hozni, de nem rendelkeztek a tervek publikálási lehetőségével. Többször javasolták, hogy szélesebb körű kommunikációra lenne szükség, de előzetesen volt lehetőség a véleményeket elmondani.

Fülöp Zsolt polgármester: hozzáteszi, hogy Jegyző úr kikereste a levelet, amit megküldtek a Magyar Közút NZrt-nek. Kaptunk rá egy választ a Sztaravodai, Szentlászlói csomópontra vonatkozólag, miszerint a Magyar Közút NZrt. támogatja a járda és a gyalogos zebra kiépítését, ha az Önkormányzat elvégzi. A történetben az a szép, hogy a Magyar Közút NZrt-jé a közút, és minden egyéb önkormányzati feladat. Jó lenne, ha az állam és az önkormányzat feladatát újra lehetne gondolni. Ha van egy állami út, akkor az ehhez kapcsolódó egyéb műtárgyak kialakítása is legyen például egy kézben, és ne kelljen egymásra várni azért, mert valaki hatóságként engedélyt ad, vagy valakinek nincsen pénze ahhoz, hogy ezt megvalósítsa. Az Önkormányzat elkezdte ennek a hármas csomópontnak a kezelését. Képviselő úr el fogja mondani, hogy hol tartanak. Hozzáteszi, a Sztaravodai útnak a nagy S-kanyar előtti részén, a Fürj utcánál rendelkeztek már egy zebraengedélyes tervvel, amit újra egyeztettek a Magyar Közút NZrt-vel. Azt mondták, szerintük nem jó helyen van, tegyék arrébb, és most nulláról kezdték az egészet előlről. Ha zebrát szeretnének, sajnos nem abból áll, hogy felfestik a csíkokat és készen van. Szeptemberig egészen biztosan nem lesz zebra azért, mert az engedélyeket nem lehet beszerezni, ezt sajnos tudomásul kell venni. Kiemeli, figyelembe véve, hol lehet most átmenni, a csomópontnál lévő zebrát kell használni. Tudja, hogy senki nem megy oda, de az életük többet ér, mint az a két perc, amíg körbe kell menni. Azt az ígéretet tudja tenni, hogy a városrészi költségvetésben is benne van, elkezdődött a tervezése, tehát belátható időn belül járda és gyalogos átkelőhely is lesz ezen a részen. A gyalogosokat nem tudják átengedni olyan helyen, ahol nem mehetnek át, a rendész sem tudja átengedni, ha nincs rá jogosítvány. A KRESZ nem ad lehetőséget arra, hogy most egy nem létező gyalogos átkelőhelyen valakit átvezessenek és ezt üzemszerűen tudják biztosítani. A másik nagyon

fontos dolog, ami elhangzott, hogy a Magyar Közút NZrt. végrehajtó, tehát az állam határozza meg, hogy mennyi pénzből gazdálkodnak. E kérdésben direkt nem akar párhuzamokat vonni, de mindannyian fel tudnak sorolni olyan állami beruházást, aminek nem sok értelme volt több száz milliárd forint értékben. Ha például akár a budapesti agglomerációban, akár a szentendrei járást érintő közlekedésre tudták volna fordítani ennek egy töredékét, már sokkal jobb állapotban lenne a közlekedés. Jelzi, a 11-es főút felújítása a szentendrei belterületi szakaszon is még előttük van, mert ez csak két csomópont, a 7 kilométerből 1 kilométer. Ne felejtsek el, hogy a város déli határától az Omszki-tóig van egy kétszer háromsávusra bővített kész terv, és ott van a Budakalász-Pomáz elkerülő útnak a nem szintbeli, hanem felüljáróval megoldott csomópontja is. Azért nem épült meg, mert 2022-ben Lázár János ezt is kihúzta, ahogy a szentendrei felújítást és a HÉV-et is kihúzta. Kiemeli, délelőtt beszélgetett Tóthmajor Balázs országgyűlési képviselővel, egyetértettek abban, hogy természetesen az ország teherbíró képességét és minden egyebet is figyelembe véve, az azonnali intézkedések között van a 11-es főút és a HÉV felújítása. A HÉV-vel könnyebb dolguk van, mert arra lesz uniós pályázat. A közúti közlekedésre nagy valószínűség szerint erre már nem lesz lehetőség, de bízik benne, hogy saját hazai forrásból el tudják érni, hogy igenis tudnak előre menni a 11-es főúttal is.

Drávuicz Zsolt képviselő: elmondja, hogy Pismánynak és a Sztaravodának az önkormányzati képviselője. A szörnyű eset kapcsán jelzi, hogy 2025-ben elkészítette a Városvezetés Pismány forgalomtechnikai tanulmánytervét, mert sok olyan csomópont van, köztük ez is, ami eléggé terhelt. Legalább előre dolgoztak, hogy tanulmányterv legyen. Ezt a Mobilissimus Kft. végezte el. Az említett csomópontra megvan az a tanulmányterv, aminek továbbgondolása az, hogy létrejöjjön ez a hármas gyalogos átkelőhely, ami a Sas utcát, a Vasvári Pál utcát és a Sztaravodai utat kötné össze. Erre most a városrészi költségvetésben 15 millió Ft-ot tud biztosítani a Város, mert ez egy győztes pályázat lett. Mivel a csatlakozó járdákat is ki kell építeni, úgy gondolja, lehet, hogy a közvilágítást is fejleszteni kell, mert arra is pontos paraméterek vannak, hogy a gyalogátkelőhelyet milyen szinten, hol, milyen közelségben, hogyan kell megvilágítani. Lehet, hogy nem fér bele ebbe a keretbe. Nem Tóthmajor Balázs országgyűlési képviselő urat szeretné ezzel feltétlenül terhelni, de lehetséges, hogy a Város jelen pillanatban nem tudja a teljes költségkeretet támogatni. Kéri, hangozzon itt el - a Magyar Közút NZrt. felé is egy kérés -, hogy tervezzék ezt úgy meg együtt, hogy minél költséghatékonyabban és minél hamarabb rendelkezésre állhasson. A Város a 15 millió forintot egyértelműen hozzáteszi, ha néhány millió forintról van szó, azt kiverekszi és hozzáteszik. Ahhoz, hogy ez valóban létrejöhessen és közvilágítás-fejlesztés is kell, lehet, hogy picivel több pénzre van szükség. Ebben kéri a közreműködést.

Fülöp Zsolt polgármester: kiemeli, sikerült elérniük azt, hogy a Szentlászlói út és a Sztaravodai út városi szakaszainak a felülvizsgálata elkezdődött és a Magyar Közút NZrt. elkezdte a tervezést. Kéri, hogy Igazgató úr ennek kapcsán mondjon néhány gondolatot.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, még nem kezdődött el a tervezés, azonban az elrendelés megtörtént feljüket. Valóban, ahogy Polgármester úr elmondta, a feladat náluk van. A közbeszerzés tervezési diszpozícióját összeállították, a közbeszerzési eljárás folyamatban van, a kivitelezésre természetesen még nincs forrásuk. A tervezést elindítják, ahogy Polgármester úr elmondta, széleskörű társadalmi platformon kívánják a végleges műszaki tartalmat elkészíteni.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, a Sztaravodai úton járdát építenek, tehát már a Magyar Közút NZrt-vel egyeztettek és a járdát is úgy alakították ki, hogy a leendő tervezési szinteket és minden egyebet figyelembe vettek. Próbálnak együtt gondolkodni már jó előre, annak ellenére, hogy még nincs meg a teljes tervezés.

Weszelits András képviselő: jelzi, hogy a belváros képviselője. Örül is, meg nem is. Az elhangzott hírek kapcsán őszinte részvéte, mert a kritikát múlt év októberétől hallgatja, mint képviselő, a 11-es főút egy részén érintett. Hetente 5-6 alkalommal kérdezték, hogy miért nem intézkedik. Mondta, hogy semmi köze hozzá, és örült volna, hogyha ez a bemutató - bár hallották, hogy adminisztratív okok miatt nem tudott megvalósulni -, netán mégis kikerült volna a nyilvánosság elé, mert akkor sokkal több problémát gördülékenyebben lehetett volna megoldani. A másik dolog: minden másnap jár a Határcsárda felé, a körzete arra tart, és szintén nem érti pontosan, hogyan lehet a Pap-szigetről a jobbra fordulást megoldani kényelmesen, mint egy Tipóval, mert minden más autóval lehetetlen. Nem tudja, hogy a tervezők ezt miért nem modellezték le. Általában azt veszi észre, hogy nincs a helyszín bejárva, hanem van egy rajz a helyszínről, és aszerint megtervezik, de nem akar belebonyolódni, nem pontosan ért hozzá. Az Ady Endre útnál a csomópont valóban biztonságos, csak van ott egy apró probléma, hogy a kerékpárokat is bevezették ebbe a folyosóba. Jelen pillanatban a kereszteződésben, a buszmegálló előtt a kerékpárosnak elsőbbsége van azzal a gépjárművel szemben, aki a 11-es főúton megy, mert a kerékpáros a jelenlegi jogszabályok szerint haladhat a 11-es főúton. A gépjármű számára a kerékpáros jobbról jön, és a kerékpárosnak elsőbbsége van az Ady Endre útról ráforduló autókval szemben. Szerinte ez abszurd, pláne, ha ott egy autóbusz megy a belső sávban, vagyis jön a 11-es főúton. Nonszensz, hogy egy autóbusz például 150 emberrel elsőbbséget kell, hogy adjon egy kerékpárosnak. Hozzáteszi, a tűzoltóságnál néhány évet eltöltött, és valóban, ez az Ady Endre úti rész nem túl balesetveszélyes hely, de illetékes el tudja mondani és meg tudja erősíteni, hogy ott mégiscsak volt néhány baleset. Személy szerint hét esetet fel tud sorolni, aminek a mentésében részt vett. Egy mentéskor nem egyetlen puttonyos autó van jelen, hanem általában 3-4 gépjármű, pláne, hogyha megsérül valaki, mentő is. Ez nem tartozik a Magyar Közút NZrt-re, de abban az esetben igen, ha a forgalmat nem tudja kiterelni a rendőrség. Egyszerűen fizikailag lehetetlen, mert egy 20 centis padkát kellene átugratni minden autóval és ehhez nem kell, hogy nyolc autó összeütközzön. Ha hárman összezsúfolnak, elkezdődik a helyszínelés és abban a pillanatban Visegrádig áll a sor. Tehát ezért nem jó, hogy azokat a műtárgyakat megépítették, mert egy esetleges baleset esetén nincs menekülőt, nincs B-verzió Szentendrén.

dr. Filó András képviselő: elmondja, a tervvel kapcsolatban itt már sok minden elhangzott, nem is kívánja ragozni. Az a bűvszó, hogy közbeszerzéssel lett kiválasztva, őszintén szólva nem nyugtatja meg. Mindenki tudja, hogyan zajlottak le a közbeszerzések, tehát nem a megfelelő tervező került kiválasztásra, hanem aki kvázi legközelebb állt azokhoz, akik kiírták a pályázatot. A kivitelezés kapcsán hozzáteszi, hogy 1981-ben végzett az egyetemen, 45 éves gyakorlata van az építőiparban. Ami organizáció szinten ment a Pap-szigeti részen, az gyalázatosnál gyalázatosabb. Nem az, hogy létszámban kevesen voltak, nem volt optimalizálva a létszám. A csapadéknyelő átkötéseknél kettesével csinálták az átkötéseket, az vicc kategória volt. Az, hogy nem volt bitumen, a másik vicc kategória. Az nem úgy van, hogy bejön a Barátság kőolajvezetéken a kőolaj és akkor holnaptól van bitumen. A bitumen hegyekben van. Rengeteg olyan bontott aszfalt van, amit felhasználnak új aszfalként, ha belekeverik a kerékbroncsokat, akkor megvan a gumírozott aszfalt is. Ezt el lehet sütni

olyanoknál, akik még soha életükben nem láttak útépitést és nem láttak aszfaltkeverő terepet. Lényeges, de a forgalomcsökkentésről egy szó sem esett, hogyan lehetne a Dunakanyarban az iszonyatos forgalmat csökkenteni, hisz ez rosszabb, mint egy zsákfalú. Ha az M0-ástól Dömösig történik egy baleset, akkor végig áll minden. Tehát, jó lenne hallani az elkerülő útról, hogy az mikor fog elkészülni, milyen stádiumban van. Az M0-ás befejezésével mi van? Ezek mind olyan forgalomcsökkentő tényezők lennének, amik elvezetnék ezt a forgalmat. Nemcsak Békásmegyertől van a probléma, hanem Békásmegyertől továbbra is van probléma. Mert aki kvázi a nyugati országrészbe megy, Pesten megy keresztül, hiszen az M1-es, az M7-es stb. mind a város túloldalán van. Ezeket a problémákat kellene megoldani, hiszen Szentendrénél, ha lenne egy elkerülő út, rá lehetne fűzni az összes bekötőt a Rózsa utcától, a Vasúti villasortól, a Kálvária úttól, az Egres úttól kezdve, és sorolhatná végig, egy hátsó úton, majd utána valahol a Leányfalu fölött kiereszteni a 11-es főútra, addig elfogynak az autók. Ezekről kellene valamit hallani, hogy mi a megoldás arra, hogy ne legyen ilyen zsákfaluként működő rendszer, ahol egy baleset megöli az egész várost, illetve az egész Dunakanyar forgalmát.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: szerinte itt is van olyan helyzet, hogy a Magyar Közút NZrt. az országos közúthálózat működtetéséért felel, a felújítást lebonyolítják, természetesen forrás függvényében. Mindaz, amit kérdez, az M0-ás befejezése, 11-es főút elkerülése mind olyan történetek, ami nem a társaságuk hatásköre, ezért nem fog tudni válaszolni rá. Jelzi, azt nem igazán értette, mire vonatkozott, hogy azt mondja, nem volt alapanyaghiány, és azt állította, hogy volt bitumen. A MOL-tól van pecsétes aláírt levelük, amiben közölték, hogy nem tudják az alapanyagot biztosítani, ezt be tudja mutatni. Említette, hogy a gumibitumen, ami a szerződésben van, az a MOL innovációja.

Fülöp Zsolt polgármester: elmondja, hogy a szentendrei elkerülő vagy tehermentesítő út 2018-ig benne volt az országos hosszú távú fejlesztések között. 2018-ban kivették a tervek közül, egészen 2025-ig nem volt benne, és akkor sikerült visszatettni. Jelen pillanatban újra az asztalon van, igaz, hogy a távoli jövőben lévő közútfejlesztéseknél. Erről is beszélt délelőtt Tóthmajor Balázs országgyűlési képviselő úrral, hogy lehetőség szerint induljon el egy tényleges tervezés, amibe már a minisztérium bevonja az Önkormányzatot is. Ez azért is fontos, mert a Natura 2000-es Tófenék területét is érinti a nyomvonal. Nagyon nem mindegy, hogy a közútfejlesztés hogyan és miképpen valósul meg. Nagyon sok érdeket kell majd összeegyeztetni. A napnál is világosabb, hogy minden egyes olyan út, ami a 11-es főúttal valamilyen úton-módon párhuzamos, az csökkenti a 11-es főút forgalmát.

Szentendrei lakos: jelzi, mindenki elmondta a problémákat, de hogyan lehetne ezt megoldani? Ugyanúgy fognak menni a terv szerint, és ilyen rosszul fogják megcsinálni, vagy valamit fognak változtatni ezen?

Fülöp Zsolt polgármester: szerinte a terveken generális változást most egészen biztosan nem fognak végrehajtani, Abban bízik, hogy például a Pap-szigetről Visegrád felé kanyarodást meg fogják oldani, az nem akkora volumenű. Az elhangzott összes többi kapcsán - Igazgató úr is említette - egy éven belül felülvizsgálatra kerül a forgalom és ennek alapján a változtatásokat meg fogják tenni. Ha sikerül elérni ennél többet, annak nagyon örülne, de a kivitelezés olyan fázisban van, hogy most már aszfaltoznának. A minisztérium a megrendelő, hogy most esetleg felülvizsgálják, leállítják, az nagyon hosszú idő lenne, és addig ez az állapot van. Szerinte nem két hetet kellene adni a projektnek, de nyilván, ha két hónapon belül

kiderül, hogy itt valamit csinálni kell, akkor egészen biztosan a másik nyolc hónapot nem fogják megvárni. Ebben partnerek tudnak lenni. Kitér arra is, amikor az Önkormányzat elindította a forgalomszámlálást, ennek alapja az volt, hogy össze lehessen már végre hangolni a lámpákat, ugyanis jelen pillanatban is három csoportba tartoznak Szentendrén a forgalmi jelzőlámpák. A három csoportot külön-külön programozzák, nem kommunikálnak egymással, nincs minden egyes sávban olyan hurok, ahol érzékelik, hogy valóban áll-e ott autó, tehát az aktív forgalomirányítás nem megy. Azért, mert régi rendszer, folyamatos fejlesztéssel alakultak ki a csomópontok. Akik 12 évvel ezelőtt Szentendrén éltek, emlékeznek például arra, hogy a Római Sánc utcából a 11-es főútra jelzőlámpa nélkül lehetett kikanyarodni, mert olyan volt még a forgalom. Később kezdődött a rendőrlámpák telepítése és ezek a rendőrlámpa csoportok vagy bokrok - így képletesebben jobban érthető - nem tudnak kommunikálni egymással, mert nem a legkorszerűbb technológia. Ezért szeretnék volna a Magyar Közút NZrt-vel közösen, hogy úgy legyen megtervezve, hogy a város 7 kilométeres szakasza egyben van felújítva. Minden csomópontban benne vannak az aktív forgalomirányítást is lehetővé tevő műszaki elemek, ahol akár a kamerás rendszer is aktívan tudja segíteni a valós forgalom alapján a forgalomirányítást. Ezért szeretnék, hogy a két csomóponton kívül az összes többi is felújításra kerüljön belátható időn belül. Akkor lehet megcsinálni, hogy a szentendrei első rendőrlámpától az utolsó rendőrlámpáig aktívan, a forgalomnak valóban megfelelően együtt kommunikáljanak, akkor ennek megfelelően lehet irányítani. Örülnek minden egyes csomópontnak, mert már kettővel beljebb vannak. A Magyar Közút NZrt. és az Önkormányzat abban érdekelt, hogyha kell, a hibákat kijavítsák. Egy éven belül lesz egy tesztidőszak, és ha szükség van rá, akkor a forgalmi javításokat a lehető leghamarabb felül kell vizsgálni és annak megfelelően az intézkedéseket meg kell tenni.

Tóthmajor Balázs országgyűlési képviselő: köszöni, hogy létrejött ez a fórum, mert ez az egész helyzet pontosan leírja azt, hogy milyen helyzetben volt az ország eddig, vagy nagyon jól leírja azt, hogy 2026-ban milyen állapotok voltak Magyarországon. Nem tudja, hogy hányszor találkozott képviselővel közmeghallgatások alkalmával. Szeretne ilyenekre eljárni, mert számára nagyon fontos, hogy a véleményeket hallhassa. Jelzi, most bebizonyosodott, hogy nem találják azt, aki felelős a tervekért. Rengeteg kérdés merül fel, ami igazából leírja azt a közállapotot, amit most átvettek. Azonnal, egy villámcsapásra nem lehet ezt megoldani. Azt tudja vállalni, hogy az észrevételeket eljuttatja a Közlekedési Minisztérium felé és mérlegelés tárgyát képezheti az, hogy ezzel mit kezdenek. Azt is figyelembe kell venni, hogy évtizedes lemaradás van a régióban a közlekedési fejlesztések szempontjából. Tehát, hogy a 11-es főúton megtörtént ez a két szakasz, ami több évtizedes történet, sok ígéret volt, abból lett ez. Most már látják, hogy a kétszer 500 méter is mit jelent. Valójában nem volt társadalmi egyeztetés. Vitathatják, hogy ki volt a megrendelő, ki hogyan tárgyalta. Nem szeretne most politikai megközelítéseket idehozni, mert ez most egy közmeghallgatás, ez van, ezzel kell továbblépni, meg kell oldani a problémát. Azt szeretné ebből magával vinni, hogy a társadalmi egyeztetés fontos eleme lesz a további fejlesztéseknek. Ezt megbeszélte Polgármester úrral is, egyetértettek, beszélt Igazgató úrral is, szintén egyetértett. Köszöni Igazgató úrnak, hogy eljött a közmeghallgatásra, mert úgy hallotta, hogy ezelőtt kevés ilyen alkalom volt, amikor el tudott jönni ilyen eseményekre. Szerinte ez nagyon fontos, mert beszélgetniük kell. A kialakult helyzetben most keresik a miérteket, és hogy ki csinálta, akik ezt meg tudnák válaszolni, nincsenek a teremben. Eljuttatja a minisztérium felé, és bíznak abban, hogy a kezeletlen problémákat orvosolni tudják a jövőben. Úgy látja, olyan fázisban van ez az egész építés, hogy már nem azt mérlegelik, hogy tovább építik, vagy nem építik tovább. Nem közlekedési mérnök, nem tudja megítélni, azokat az elképzeléseket próbálja képviselni, amelyeket a lakók megfogalmaznak. Nem vett részt a tervezési fázisban sem, nem

volt jelen az egyeztetéseken. Ez az egész helyzet már megvalósult volna azelőtt, mielőtt hivatalosan képviselő lett volna, de tudja, hogy ez nem oldja meg. Attól még a dugóba kell állni, és ez nem egy megoldás. Azért próbálja így keretbe rakni, hogy azért vannak lehetőségek, hogy mit tudnak csinálni.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: jelzi, hogy a becslés költségalapú volt és nem időalapú. Tehát, a költségalapú azt jelenti, hogy az aszfaltozási munkák adják a nagy részét költségben a munkának, ezért hangzott el az 50 százalék. Azóta mondták, hogy 60 százalék, ez költségalapú. Műszaki előkészítésben pedig 90-95 százalékon tartanak, csak az aszfaltozás van hátra. Elvileg egy hónapon belül be tud fejeződni a beruházás.

dr. Ignác Dávid jegyző: jelzi, fontos témáról beszélnek, de muszáj a Szervezeti és Működési Szabályzat alapján annyit mondania, hogy a közmeghallgatás maximálisan háromórás időtartamú lehet. Elértek két órán túlra és még van négy állampolgár, akik nem a 11-es főút és Magyar Közút NZrt. kapcsán szeretnének hozzászólni. Kéri, nekik is adják meg a lehetőséget a megszólalásra.

R. L. lakos: elmondja, kihasználja a lehetőséget, hogy Képviselő úr jelen van, a 11-es főutat nagyon jól ismeri. Viszont érintőlegesen szóba került, hogy perspektívában közelebb van a HÉV a felújítása. Felhívja a figyelmet, hogy ne kövessék el a HÉV-vel ugyanazt a hibát, amit most az M1-sel. A közelmúltban elhangzott, ha a HÉV-felújítás megkezdődik, akkor másfél évig minden le lesz zárva, ez nonszensz. Magyarországon sehol annyi építőkapacitás nincs, hogy a 11-es főutat, illetve a HÉV-et egyszerre tudják felújítani. Viszont önmagától is adódik az, hogy két szakaszra lehetne osztani, Békásmegyerig, illetve azon túl. Ez rengeteget jelentene a 11-es főút terhelésében, sokkal könnyebben lehetne kezelni. Másik, hogy a másfél évet rövidebb etapokra lehetne bontani.

Fülöp Zsolt polgármester: a HÉV kapcsán Vitézy Dáviddal végigbeszélték. és úgy véli, ha valaki a HÉV-vel kapcsolatban elkötelezett, akkor ő biztos az. Azért nem lehet két részre bontani, mert nemcsak arról van szó, hogy új kocsik lesznek és felújítják a sít, hanem változik a feszültség a felsővezetéken és a felsővezeték is kell cserélni. Változnak a peronmagasságok, mert az új kocsiknak más lesz a peronmagassága és át kell építeni az állomásokat is. Tehát, az nem tud működni, hogy Békásmegyerig közlekedik a HÉV és ott a régi szerelvény megáll, és Szentendrén elindul egy új szerelvény. Sajnos, másfél évig tényleg úgy fog állni, hogy a HÉV-en teljes vágányzár lesz. Viszont ezt is végigbeszélték, hogy fontos felkészülniük arra, hogy a HÉV-pótló autóbuszok hogyan tudnak majd közlekedni a jelenlegi 11-es főúton és a jelenlegi forgalomban. Hozzáteszi, eljutottak már 2022-ben idáig, amikor különböző alternatívák is szóba kerültek egészen a vízi közlekedésig bezárólag. Most újra reális esélye lett annak, hogy a HÉV-beruházás nemcsak egy ígéret lesz, hanem meg is valósulhat. Ezért bízik benne, hogy amikor véglegessé válik és ki lehet írni a közbeszerzést, megvannak, hogy milyen típusú új szerelvények lesznek, akkor újra le tudnak ülni a minisztériummal, a kivitelezővel közösen és a járás összes polgármesterével megbeszélni, hogy mire számíthatnak a HÉV felújítása kapcsán. Milyen egyéb intézkedéseket kell meghozni - buszsáv kijelölése, esetleg a 11-es főútnak a jelenleg fel nem újított részeinek gyors, részleges felújítása -, mert egyszerűen ebben az állapotában nem lesz képes elvezetni azt a HÉV-pótló autóbuszmenyiséget másfél éven keresztül, annyira töredezett az aszfalt és minden egyéb. Úgy véli, valami plusz beruházásra szükség lesz a 11-es főúton a HÉV-

beruházáshoz kapcsolódóan is.

T. S. lakos: a HÉV-pótló kapcsán elmondja, nem tudja elképzelni, hogy műszakilag ne lehessen megoldani, amit R. L. javasolt, hogy előbb a Békásmegyertől befelé, utána Szentendre-Békásmegyer között történjen a felújítás. Tudja, hogy eltérő lesz a feszültség a két szakaszon, de ha megépül a budapesti szakasz, arra már az új szerelvényeket rá lehet tenni és utána lesz lezárva a Szentendre és Békásmegyer közötti szakasz. Hozzáteszi, egy HÉV szerelvény körülbelül 10 darab csuklós busznak a kapacitása, amit pótolni kell. A reggeli csúcsban 7-8 percenként indul egy szerelvény Szentendréről. Most, a mai forgalom mellett az autóbuszállomásra 7-8 percenként plusz 10 darab csuklós autóbusz beállítását nem tudja elképzelni, előreláthatóan katasztrófa lesz. Fontosnak tartja - Képviselő úr is célzott rá -, hogy legyen ilyen fórum. Most a közmeghallgatás zömét elvitte a 11-es főútról való beszélgetés. Kéri, ne csak a közmeghallgatás kapcsán, hanem sűrűbben, kisebb csoportokban és konkrét eseteket is megbeszélve, szervezzen az Önkormányzat fórumot. Jelzi, 2020-ban az Önkormányzat szervezett egy fórumot a 11-es főúttal kapcsolatban. Kicsit bíráló maguk felé is, hogy azon a fórumon a civilek részéről ketten voltak jelen, a kerékpáros szervezetek érdekképviselője és jómaga a Civil Kotta Egyesület nevében. Borzasztó kevésnek tartja, hogy amikor lehetőségük van a hozzászólásra, hogy javaslatokat tegyenek, akkor nem élnek vele. Kéri, legyenek ilyen fórumok sűrűbben és gyűjtsék össze az egyszerűbb javaslatokat. Konkrét példát említ: szóba került a nagy parkoló, szerinte rengeteg baleset van ott, de meg lehetne oldani. A balra kanyarodást kellene megtiltani, kivéve autóbusszal, tehát csak az autóbusz kanyarodhasson balra, mert a személygépkocsi viszonylag hamar meg tudja oldani. A Metállal szemben, a biztosító előtti parkolón át vissza tud fordulni, amit egy autóbusz nem tud megtenni. A baleset azért kerülhető el, mert az autóbusz sokkal nagyobb, azt látja valaki, míg egy kiaraszoló személygépkocsit a másik személygépkocsiból lehet, hogy tényleg nem látszik vagy későn. Ez csak egy KRESZ-tábla kihelyezése lenne, ami nem egy egetverő nagy összeg.

Fülöp Zsolt polgármester: összefoglalja, hogy van egy maximum egyéves tesztidőszak. Ha hamarabb kiderül, hogy bármiféle probléma van, akkor lehetőség szerint azonnal elindul a műszaki felültervezés, és annak alapján a csomópont kijavítása vagy átépítése. Ezt ígéretben vállalja, és bízik benne, hogy a Magyar Közút NZrt-vel közösen ezt végig tudják vinni. Azért is, mert picit más a minisztérium hozzáállása, ahogy mondta, engedik, hogy a Magyar Közút NZrt. az Önkormányzattal kommunikáljon. Mindenki értékelje, hogy eddig normális volt-e az, hogy el voltak tiltva egymástól. Fontosnak tartja, hogy közösen átnézzék az összes többi csomópont terveit, hogy még egyszer ne lépjenek bele ugyanabba a folyóba. A terveket most már az Önkormányzat, illetve a Magyar Közút NZrt. is közzé tudja tenni, legyenek kint. Lesznek fórumok, akár csomópontról-csomópontra végigbeszélve, és a Magyar Közút NZrt. szakmai vezetésével végig viszi őket, hogy mik voltak a tervezés fő irányai, mik voltak a biztonsági dolgok, amelyeket figyelembe vettek. Ezek alapján miért születtek azok a döntések, amik megszülettek. A Magyar Közút NZrt. tudja, hogyan és miképpen kell pályázni. Mindenesetre, ha valaki egy tervet lerakott az asztalra, annak a tervnek vannak jogi következményei. Nem tudja, hogy a jogokról lemondott-e a tervező vagy sem? Most azt a választ kapta, hogy lemondott a jogokról, akkor van rá lehetőség, hogy más tovább tervezze a terveket. Ismétli, a többi csomópontot is végignézik, tematikus alkalmakat csinálnak, és akkor remélik, hogy elkerülnek a mostani problémákat. A most megépülő szakasznál pedig van az egyéves tesztidőszak, ha kiderül a probléma, akkor elindul az áttervezés és a kivitelezés. Kiemeli, arra kér mindenkit annak érdekében - főleg a Rózsa utca környékén, a Pap-szigeti csomópontnál, az Ady Endre úti csomópontnál lakókat -, hogy legkevesebb forgalmi fennakadás legyen, mert amikor fel kell marni az aszfaltot, illetve aszfaltoznak vagy

csatornafedeleket kell átépíteni, biztos, hogy sávot kell lezárni. A munkavégzés akkor tartja fenn legkevésbé forgalmat, ha ez éjszaka történik. Azt most még nem tudja, hogyan és miképpen lehet esetleg enyhíteni ennek a zaj ártalmán, de a legkevesebb idő alatt essenek túl, csomópontként 3-3 munkanapon. A környéken lakóktól nagy tisztelettel türelmet kér, hogy a munkavégzés nehéz három éjszakáját átvészeljék. A nyáron megtörténik, hogy mikor kezdődik pontosan, arról a Magyar Közút NZrt. értesít az Útinform-on, de a Városon keresztül is értesítik a lakosságot. Tovább szokták küldeni a 11-es főúttal kapcsolatos híreket a többi polgármesternek, hiszen a Szentendrétől északra lévő településeknek is fontos, hogy tudjanak róla, hogy az útjavítás ideje alatt mivel számolhatnak, mindenki ennek megfelelően tervezze előre az életét. Köszöni Simon Attila igazgató úrnak, hogy vállalta ezt a nehéz és hálátlan szerepet, ugyanis nem ő kezdte el a tervezést és nem ő intézte ezt.

B. I. lakos: felveti, hogy a 11-es főút - Telep utcai kereszteződésnél évi 50-60 baleset történik, ennek kétharmada nem jelenik meg a statisztikában, mert ha két autó összetörik, félreállnak, lepapírozzák és továbbmennek. Nagy szerencse, hogy nincs halálos baleset, egy méteren múlt, hogy a felesége nem halt meg és csak az autó lett totálkáros. A Telep utcával is érdemes lenne valamit kezdeni, 35 éve lakik ott, szerinte nincs még egy ilyen baleseti gócpont az országban, ahol hetente van baleset. Kár, hogy Rendőrkapitány úr elment, neki is javasoltam volna, ha egy rendőr csak kiáll a rendőrség elé és odanéz a Telep utcához, akkor látja, hogy hány autó nem engedi el a gyalogost. Nonszensz, ami a kereszteződésben megy, és ezt valamilyen úton-módon kezelni kellene. Halálos baleset nem történt, de név szerint legalább 15 embert tud mondani, aki ott megsérült.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, ez éppen kimaradt, mert a költségkeretbe nem fért bele. Szerették volna, hogy a Rózsa utca egészen a Telep utcáig felújításra kerüljön, hiszen itt be van tervezve, hogy a gyalogos átkelőhely átkerül a csomópont másik oldalára, ráadásul egy lámpás kereszteződéssé alakulna.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: elmondja, nincs ebben a projektben, ami most megvalósul, de a 6 kilométerben benne van, aminek a teljes terve megvan és arról beszéltek, hogy annak a közös újragondolása most elindul.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, így van, tehát a 6 kilométeres városi szakaszban ez is teljesen át van építve és lámpás csomópont. Biztonságos lesz a gyalogos átkelés és a ki- és bekanyarodás is, de ebbe a felújításba nem sikerült beletenni, mert elmondható, hogy ez egy kampányígéret volt. Valaki felállt Szentendrén, a HÉV-állomáson és azt mondta, hogy két csomópont, ennyi pénzük van és ezt csinálják meg belőle, és a Telep utca már nem fért bele. Az is hozzájárul, hogy ilyen nehezen megy az építés, mert senki nem volt felkészülve rá, le volt állítva, és egyszer csak ez a két csomópont zöld utat kap. Nem volt felkészülve sem a Magyar Közút NZrt., nem volt kiírva a közbeszerzés, nem volt felkészülve a DMRV Zrt., nem volt egyeztetve a Magyar Honvédséggel, a társasházzal, ami érintett a Rózsa utcai szakasznak az átépítése kapcsán.

dr. Filó András képviselő: jelzi, az a csomópont, amiről az Bencze Imre beszél a Telep utcánál, attól 25 méterre van a Laktanya teherbejárója és másik irányba 25 méterre van az Okmányiroda bejárója. Tehát, ez nem egyszerű feladat, mert lehet 25 méterenként lámpát felállítani, de itt az egész rendszert kellene átvizsgálni, mert ez így nem működik.

Fülöp Zsolt polgármester: elmondja, megnézik közösen ezt a csomópontot, mert erre is van megoldás. A honvédséget is érinti a kihajtás újragondolása. A tervek kint lesznek, újra csomópontról-csomópontra végignézik.

Simon Attila Magyar Közút NZrt. Pest vármegyei igazgató: megköszöni mindenki részéről a lehetőséget, az őszinteségüket, Részéről valóban nem volt egyszerű, de megpróbált helytállni. Polgármester úr elmondott több olyan feltételrendszert, peremfeltételt, amihez szintén alkalmazkodniuk kellett. Próbál helytállni, ami rá van bízva, és ahol tart most a projekt, szeretnék befejezni. Amit Polgármester úr felajánlott, azt megerősíti a Magyar Közút NZrt. részéről. A hat kilométeres szakasznak, aminek a tervei elkészültek és felül kellene vizsgálni, ahhoz szakmai támogatást fognak nyújtani, részt vesznek a megbeszéléseken, ahol már összegyűltek a dolgok és érdemes átbeszélni.

B. I. lakos: elmondja, idefelé jövet beszélgetett Tóthmajor Balázs úrral, részéről felajánlott és fogadókész arra, hogy a Mentőállomással valamit kezdjenek. Abból indultak ki és ezt javasolta neki, hogy a mostani állapotokat télre ne hagyják így. Aki ismeri a Mentőállomást tudja, hogy ujjnyi rések vannak az ablakok között. Télen pokrócba takarózva ülnek ott a mentősök. Az lett a megoldás a földszinti végében - ahol nincs külön női- és férfi WC -, hogy nem tudják felújítani, menjenek fel az emeletre és használják az emeleti vévét. Katasztrófa, ami ott van, ezzel valamit kell csinálni. Személyes kudarcként éltem meg, hogy az elindított civil összefogást bedöntötték. Mondják ki őszintén és tisztességesen, hogy dr. Vitályos Eszternek ez nem tetszett, nem engedte meg. Most a helyzet megváltozott, és úgy gondolja, érdemes lenne ezt újra elővenni, mert ha esetleg lesz egy új Mentőállomás máshol, ez az épület, ha fel van újítva, akkor is érték, nem kidobott pénz. Ha nyílászárókat, bútorokat cserélnek, ha normális körülmények között élhetnek a mentősök, akkor ezt tegyék meg. Szerinte a következőkben lesz erről hír. Várja, hogy esetleg ugyanaz a nagyon komoly összefogás létrejöjjön, ami az első alkalommal, egy nap alatt mintegy 200 ember jelentkezett a segítségre. A másik dolog a tenispályával szembeni nagy murvás parkoló valamikor arra készült, hogy a nagy személyautó forgalmat átvegye a fenti Paprikabíró utcai parkolóból. Át is vette. Oda autóbuszok nem jönnek, viszont 60-80 személyautó, ami oda be tud állni, folyamatosan be is áll. Kirándulnak Szentendrére, órákat utaznak, kiszállnak az autóból, de WC-re nem tudnak menni se a gyerekek, se a felnőttek. Javasolja a Városnak, gondolja át, hogy konténer mobilvévét erre megoldást találjanak. Még eretnek módon azt is javasolná, ha a Városnak nincs erre pénze, akkor írjon ki pályázatot és bízson meg egy vállalkozót azzal, ami bizonyára nyereséges, bárhogyan csinálják ezt az országban. De az, hogy a fűbe, a bokrokba járnak az autósok, amikor megálltak, az se az ide látogatóknak, se az ott lakóknak nem jó. Az út túloldalán van a kis parkoló és annak a végében van egy bejáró, ahova le lehet menni a Postás strandra, ott járnak be a Városi Szolgáltató NZrt. kocsijai üríteni a szemeteseket. Mivel ott nincs lezárás, csak egy „Behajtani tilos” tábla, ami nem érdekli az embereket. Sokan beállnak a fűbe, a rendészek pedig nagyon sokszor kerékbilincselnek és büntetnek. Ha az a cél, hogy védjék a fűvet és ne álljanak be autók, akkor két karó, egy mobil lánc kell, amit a Városi Szolgáltató NZrt. kocsija levesz és visszaakaszt. Ha az a cél, hogy büntessenek és „jó híriket” vigye tovább a látogató Szentendréről, akkor maradjon ez a helyzet. Nagyon sok dühös ember megy el onnan, miután leszedték a kerékbilincset. Elmondja még, hogy a Palánta utcában lakik. Ez a belváros közepén egy olyan utca, amit valamikor valakik átvettek, egyébként nagyon tisztességes, szép kis lakópark, de ott nincs csatorna, betonút és közvilágítás sem. Este olyan sötétben járnak haza, amit más nem nagyon tud elképzelni. Kéri a Várost, hogy ezt gondolják át. Tudja, hogy egyszer már az 1+1 Program lehetőségét

felajánlották, de nincs a lakóknak másfél millió forintjuk arra, hogy beszálljanak a programba. Legalább a közvilágítást meg kellene oldani.

Fülöp Zsolt polgármester: elmondja, a Palánta utcára konkrétan tervek vannak, ott végimentek az előző ciklusban. Csatorna van, a csapadékvíz elvezetés a probléma, arra is megvannak a tervek, az útra is, de mindennek az alfája és omegája, hogy először a csapadékvíz elvezetés legyen meg. Ezt úgy sikerült átvenni az akkori kivitelezőtől, hogy nem teljesítette a szerződésben vállalt kötelezettségeit. Tehát valakinek vállalkozóként nagy haszna keletkezett, mert a munkát el kellett volna végeznie, de azt megspórolta. Ezért most közpénzből, illetve a lakók hozzájárulásából ez most rájuk marad. Csapadékvíz elvezetés, útépités és közvilágítás kiépítése összesen 100 millió Ft-os nagyságrend. A közvilágítás kiépítését meg tudják nézni hogyan és miképpen lehetne, mert ez bővítés, esetleg egy napelemes megoldással tudják legalább rövid távon orvosolni a közvilágítást. Az összes többire pedig nem lesz más, minthogy az Önkormányzat és az ott élő lakóközösség valamilyen közös formában megoldást tud vállalni. Az Önkormányzatnak 100 millió forintja csak erre az utcára nincs, ezen nem tudnak változtatni. A parkolóra vonatkozóan szemben, a teniszpálya büfénél van mosdó, a parkolóba ki fognak tenni tájékoztató táblákat, hogy a túloldalon gyalogos átkelőhely, járda, és 50 méteren belül van mosdó. Szerinte egy mobilvévét nem lenne szerencsés letenni, mert nem nézne ki jól, illetve annak az ellenőrzése is elég sok energiát lekötne. Viszont a teniszpályáknál van mosdó, oda át lehet menni. Az ott lévő plusz zöldterületen való parkolás pedig meg fog szűnni abban az értelemben, hogy ott a meglévő parkolónak csak az egyik fele épült meg. Mellette ott van - ahol most zöldterületen parkolnak -, egy tervvel és engedélyekkel rendelkező parkoló kialakításának a lehetősége, és ezt szeretnék megcsinálni. Ha megépül a parkoló, akkor szabályosan tud mindenki parkolni. Egyébként, ha van egy tábla, annak a hatályát be kell tartani, hogy nem lehet lemenni. Minél hamarabb szeretnék ezt a parkolót megnyitni, hogy ott lehessen akkor ezt is használni.

S. Zs. lakos: elmondja, hogy kérdéseit részletesen kifejtve már 17 nappal ezelőtt elküldte, hogy ne legyen akadálya a mai szóbeli megválaszolásuknak. Most annyit foglal össze ezekből, amennyi belefér a rendelkezésére álló 5 percbe – várva a szóbeli válaszokat is.

1. A legutóbbi közmeghallgatáson 11 kérdést tett fel, amelyeket előzetesen írásban is megküldött. Önkényes és indoklás nélküli döntéssel az a nyilvános megszégyenítés érte, hogy egyedülként valamennyi kérdező közül, a kérdései egyikére sem kapott választ helyben, csak ígéretet az írásbeli válaszra. Ez a diszkriminatív döntés tételesen sérti az SZMSZ-t, de több, jogállami alapelv és alapjog sérelmét is felveti, amint azt írásban részletesen kifejtette. Egyértelmű választ kér arra, hogy mi volt az a konkrét ok, amely miatt más kérdezőktől eltérően egyik kérdését sem lehetett szóban megválaszolni.

2. A tavaly júniusi közmeghallgatásra elküldte azt a mintegy 200 hibát, amit a 2024 végén megalkotott távhőrendeletben talált, hathatós intézkedést kérve, de semmi sem történt ezzel a botrányos minőségű jogszabállyal. A novemberi reklamációjára sem kapott érdemi választ. Közben a kormányhivatalnál is panaszt tett a rendelet magasabb rendű jogszabályt sértő és jogbiztonságot veszélyeztető rendelkezései, és rengeteg szöveghibája miatt. A panaszt továbbították az Önkormányzatnak, és ezt követően februárban végre megalkottak egy jelentősen átfűt új rendeletet. Kérdezi, miért kellett erre az átdolgozásra februárig várni? Milyen minőségbiztosítási intézkedések történtek a hivatalban azóta a jogszabályok minőségének garantálására? Erre azért is vár érdemi választ, mert az átdolgozott februári jogszabály-tervezetben is talált 100 hibát, amit ismét megküldött az Önkormányzatnak, és

amiből 95-öt ki is javítottak. Egyúttal javasolom, hogy a rendelet-tervezeteket Word formátumban is tegyék közre, mert pdf-ben nehéz százas nagyságrendű hibát javítani.

3. A május 20-i testületi ülésről az SZMSZ-ben előírt 9 nap helyett, 1 nappal korábban értesítették csak a lakosságot. Kérdezi, mi volt a jogsértés oka, és hogyan képzelték a rendelet-tervezeteknek az értesítéskor már lejárt határidejű társadalmi egyeztetését? Egyébként máskor sem tartják be a 9 napot, most, legutóbb sem tartották be. Ez azért is probléma, mert az új SZMSZ-ben 8-ról 6 napra csökkentették a társadalmi egyeztetésre szánt időt, ami az ilyen jogsértésekkel tovább rövidül. Kéri azt is, hogy a lakossági értesítésbe a társadalmi egyeztetés oldalának linkjét is tegyék be, mert az is el van dugva a honlapon.

4. Akik a Szmolnyica sétányon laknak, egy éve kaptak felszólítást kerítések, sövények elbontására. A lakossági felháborodás hatására összehívott fórumon a közműszolgáltatók állásfoglalásának kikérését és a lakossági egyeztetések folytatását ígérték. Azóta semmi hír. Kérdezi, mi és mikorra várható ebben az ügyben és a Szmolnyica sétány közvilágításával – tekintve, hogy pl. a lakása környezetében levő 6 közvilágítási oszlopból 4 nem működik?

5. 2024-ben lehetett véleményezni egy forgalomtechnikai koncepciót a Hamvas Béla utca és a Széchenyi tér közlekedési problémáinak megoldására, és volt róla lakossági fórum is. Azóta sincs hír a folytatásról. Kérdezi, mi várható?

6. Április 10-én közzétettek egy részvételi koncepciót véleményezésre – a témához méltatlan minimális publicitással. Nem csoda, hogy mindössze 2 lakostól érkezett vélemény – az egyik ő volt. Egy április 30-án megjelent városi hír szerint a koncepciót átdolgozták, és a véleményezés következő szakasza várhatóan egy hónapon belül indul. Az egy hónap letelt, újabb hír nincs. Kérdezi, mi várható az ügyben?

7. Legutóbb végre visszatértek a korábbi gyakorlatukhoz, és a közmeghallgatás írásbeli kérdéseit és válaszait is feltették a városi honlapra. Kéri, hogy erről értesítsék is a lakosságot, és az értesítésben adják meg a kérdések és válaszok linkjét is – ahogy azt korábban tették.

8. Érdeklődik, hogy használnak-e a munkájukhoz nyilvánosan elérhető mesterséges intelligencia-rendszereket, és ha igen, van-e erről szabályzatuk, mert ha nincs, szívesen segít az elkészítésében – természetesen pro bono, mint ahogyan az előző és a jelen ciklusban is sokszor segítette az Önkormányzat munkáját Polgármester úr felkérésére vagy önkéntesen, még akkor is, amikor a javaslatai elfogadásához esetenként a NAIH vagy a kormányhivatal közreműködése is kellett.

Várja megisztelő szóbeli válaszait.

Fülöp Zsolt polgármester: megköszöni és hozzáteszi, hogy 8 kérdés hangzott el, de 14 írásban feltett kérdést kaptak. Ebből most egyet válaszol meg szóban. Azért nem válaszolt szóban az előző 11 kérdésre, mert olyan részletes választ írtak le írásban, amire jó szándékkal ezt tudják igazán válaszolni. Jegyző úrra vonatkozó második kérdésre - ami a jogszabályokra, a rendeletekre és a 200 hibára vonatkozik, hogy miért és mikor, hogyan zajlott -, Jegyző úr válaszol. A többi kérdésre pedig 15 napon belül, természetesen írásban válaszolunk.

dr. Ignác Dávid jegyző: jelzi, hogy a képviselő-testületi ülésen, illetve a bizottsági ülésen is többször nyilvánosan elmondta, hogy az, amit az állampolgárok hibának tartanak, az az ő véleményük. Ami valós hiba és tényszerű, igazolt, az a jogszabály által felhatalmazott kormányhivatal által jelzett módon történik. A kormányhivatal S. úr levelét is kizárólag panaszként küldte át, hogy ezzel foglalkozzanak, de semmiféle felügyeleti, törvényességi felülvizsgálati eljárás ebben az ügyben nem indult. Ismétli, S- úr véleménye, hogy ez hibás és

200 hibát talált benne, ez csak vélemény. A jogszabály által feljogosított szerv, aki ebben jogosult dönteni, az nem döntött ilyen típusú hibáról, az nem jelezte ezt a típusú hibát. Tehát gyakorlatilag Sikolya úr által kifogásolt minőségbiztosítási feladatokat a jogszabály által a kormányhivatal végzi el, és a kormányhivatal ilyen típusú intézkedésre, utasításra az Önkormányzat felé nem élt, hiszen erre nem volt oka.

K. F. lakos: elmondja, három várost nőtt a szívéhez: Sárospatak, ahol érettségizett, Oroszlány, ahol 30 évet élt az utóbbi időben és Szentendre, ahol 7 éve él. A negatívum, hogy a három város közül Szentendre a leggazdátlanabb a közterületek minőségét illetően. Sárospatak sokkal szegényebb város, bár „turistajárt”, mint Szentendre, de összehasonlíthatatlan Szentendrével, nemcsak a virágosítás szempontjából. Tudja, hogy Szentendre széthúzottsága nagy gond, Oroszlány pedig bányászváros. Oroszlány virágosítása, közterület kezelése nincs ebben a kategóriában, mint Szentendre. Meg kell nézni a majki műemlékegyüttest. Szentendrén a buszpályaudvar, a 11-es főút melletti nagy fás területen térdig ér a fű. Akkoriban még nem volt méhlegelő gondolat és morgott, hogy miért nem kaszálják. Aztán meglátta, hogy a sok évvel azelőtt odaültetett tulipánok kezdenek kihajtani a fűből, amik eredetileg már rég elfelejtett virágágyásokban voltak. Később megdöbbenve nézte, hogy az egész területet lekaszálták a tulipánokkal együtt. Tehát úgy fogalmaz önmagának, hogy ez a szemlélet Szentendrén, hogy valamit csinálnak. Nagyon örült, hogy átnevezték a Bizottságligetet, azt hitte, ezzel lesz végre egy valódi park, amit magának érez az új Önkormányzat, ezért talán kiemelten kezeli, de nem így történt. Nem akarja hasonlítani egy londoni parkhoz, ahol leülnek a turisták és a helybeliek is, és elfogyasztják az ebédüket, de valami ilyesmit hitt a Deim Pál térről. Az új SPAR mellett lakik, ahol megépült egy nagyon szép park, amibe beruháztak nem kis költséggel egy csepegtető öntözőrendszert. Ennek ellenére az odaültetett növények elég jelentős része kipusztult, mert az öntözőrendszer nem használatos. Az utóbbi néhány hétben a körforgalom mellett, elszomorodva nézte, hogy éppen kapálják ki a nem régen ültetett virágok garmadáját, mert kiszáradt. Hozzáteszi, látta előtte az árvácskát teljesen leszáradva. Tényleg nagyon jó lett ez a park. Van egy 30 négyzetméteres sarka, amit akkor sem értett, hogy miért nem épült meg, ha már egy több 1000 négyzetméteres park megépül. Az állomáshoz legközelebbi eső kb. 30 négyzetméteres sarkot később bevetették némi fűmaggal és mindenki ott járt keresztül. Rég kikopott a fű, és az a sarok, mintha gazdátlan lenne, nem lehet tudni, hogy mit akarnak vele kezdeni. Amellett, hogy a parkban lévő ivókút megépült, de nem használódik, mióta van ez a park. Úgy véli, Szentendrén ez a jellegzetes, hogy vannak nagyon szép dolgok, de mindig valami gazdátlan, gondatlan, mint az ápolatlan ember. Lehet ő akármilyen szép ember, de ha vannak ápolatlan részei, akkor az egész ápolatlannak tűnik. Ezt a turistáktól is hallja, hogy ez a hozzáállásuk. A korzóról már nem is beszél, hogy a korzón lehetne kicsivel több virág. Tudja, hogy ez pénzkérdés, de amikor hallja, hogy a megyei múzeum támogatását megemeli a Város 200 millió forinttal - nagyon egyetértett annak idején, hogy lecsökkentették, mert nem a Városnak kell eltartani a megyei múzeumot -, akkor megkérdőjelezi, hogy talán a virágokra és a közterületekre is jutna egy kevés.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, hogy Kormos úr rávilágított az önkormányzati finanszírozás lényegére, alfájára és omegájára. Az, hogy Sárospatak vagy Oroszlány hány közintézményt tart fenn, kapásból tudja mondani, hogy Szentendre egészen biztosan többet. Szentendre két megyei hatáskörű intézményt tart fenn, bár nem megyeszékhely - a Ferenczy Múzeumi Centrumot és a Hamvas Béla Pest Megyei Könyvtárat. Ezeknek az állami támogatása 2012 óta forintra ugyanannyi. Az összes többit, hogy működjön, bért tudjanak fizetni, a műtárgy állagmegóvását meg tudják csinálni, a múzeumok ne dőljenek össze, programokat tudjanak

szervezni - például gyerekeknek múzeumpedagógiai programot -, azt mind-mind az Önkormányzat fizeti. Az Önkormányzatnak természetesen a helyi adókból van pénze. Ebben az évben a Pest Megyei Múzeumot például több, mint 500 millió forint értékben támogatják, hogy ilyen színvonalon működjön. A kis múzeumok pedig olyan állapotba vannak, hogy hosszú távon műtárgyat kiállítani nem lehet, mert különben a műtárgyak rongálódnának. Tehát az egész önkormányzati finanszírozásnak Szentendre lehetne az állatorvosi lova is. Hangsúlyozza, a kultúráról nem mondanak le, Szentendre arculatához ez hozzátartozik. Ugyanakkor a szívéből beszélt, hogyan is szeretnék megújítani a közterületeiket, hogyan is szeretnének több virágot, műemléki környezetbe illeszkedően megjeleníteni azt, hogy Szentendrán a zöldterületek a belvárosban is egészen másképp nézzenek ki, mint jelen pillanatban. Erre elkészítették a terveket. A HÉV-állomásnál egy új cég tartja most már karban a területet. A Városi Szolgáltató NZrt-re lett bízva a terület fenntartása és a Városi Szolgáltató NZrt. úgy tartotta karban, ahogy Kormos úr is látta. Nem voltak megelégedve, ezért most egy profi kertészcsapat állt neki. Biztos észrevette, hogy elkezdtek gazolni, ültetni és mindent is helyreállítani. Két évre kötöttek velük szerződést, pótolják a növényzetet és egészen másképp fog kinézni a SPAR környéke is. Egy kis darab valóban elmaradt, mert szó volt arról, hogy felújítják a HÉV-állomást, és az egész részt teljesen átépítik. Lázár János ezt „ad acta” tette, de most bíznak benne, hogy valóban elindul a terület továbbépítése. A Szentendrei Építési Szabályzat felülvizsgálatához kapcsolódóan a park továbbépítése egészen a 11-es főútig meg fog történni és sokkal szebb lesz. Megadja a szót Imre Diána főkertész asszonynak, hogy mondjon néhány szót a koncepcióról, amivel elindulnak a zöldterületek megújítása kapcsán.

Imre Diána főkertész: elmondja, novemberben lett főkertész Szentendrán. Jelenleg az a tervük, hogy hosszú távon biodiverz virágágyásokat tudjanak kialakítani, ám viszonylag kis költségvetéssel dolgoznak, így szép lassan haladnak. Az első virágágyás már elkészült a Paprikabíró utca melletti nagy parkoló mellett. Tervezik, hogy további ehhez hasonlókat alakítsanak ki. Városrészi szavazásra is bekerült a Deim Pál tér fejlesztése, ám azt a tervet sajnos nem szavazta meg a közösség, így az idén erre nem fog forrás jutni, mert a közösség egy másik projekt mellett döntött.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, elindultak azon az úton, hogy teljesen más szemlélettel szeretnének a zöld területekhez is viszonyulni. Bízik benne, hogy két év múlva szemmel látható lesz a különbség. A Városi Szolgáltató NZrt-nek kiadták a feladatot, hogy szerezzen be például egy seprűs autót, a köztisztaságra is hangsúlyt fektetnek, hogy másképp nézzenek ki az utak, járdák és a közterületek. Maximálisan támogatja, hogy több virágot, több színt szeretnének a közterületen, és ha már megcsinálták, akkor használják is. Az árvácskás terület kapcsán elmondja, hogy nem kiszáradt, csak ennyi volt az élettartama az árvácskának és ezért került kikapálásra, fellazítva a talajt. A földet is részben cserélték, trágyázták és most élő növények kerültek kiültetésre. Most még kicsik, de a növények életre kelnek, megerősödnek, egy szép virágos sziget lesz. Hangsúlyozza, a SPAR beruházás folytatódik, ez csak az első ütem, ami megépült, az áruház mellett egy következő ütemnek is megvannak a koncepciótervei. Ha elfogásra kerül a Szentendrei Építési Szabályzat, a SPAR fogja ezt folytatni és a park kialakítása is megvalósul, illetve járdaszakasza is lesz végig mellette, ahol most a MOL-kút, autójavító van, és a már kiépült lakópark. Végig lehet majd menni a Közúzó utcáig, ahol most éppen műszaki átadásra kerül egy új gyalogos átkelőhely is. Tehát úgy gondolkodnak, ha valamihez hozzányúlnak, akkor próbálják meg faltól-falig nézni az egészet, nemcsak egy picit szegletét vagy szegmensét. A Vasúti villasornak ezt a szakaszát is így szeretnék megújítani, és a másik szívéből szóló dolog, ha vannak ilyen nyúlfarknyi kimaradt

kis részecskék, azt is meg kell csinálni. Például a Kisgömböc mellett szintén van egy nyúlfarknyi, 2 négyzetméter terület, ami továbbra is gazos, rendezetlen. Fájó, hogy nem tudta elérni, hogy azt is csinálják meg, de rendbe lesz rakva, ki van adva feladatnak.

R. G. lakos: jelzi, a Rab Ráby téri parkolási anomália kapcsán szeretne kérdéseket feltenni. Küldtek már Polgármester úrnak is előzetesen levelet, sőt ma egy lakossági fórumot tartottak, amire meghívták a képviselőjüket, aki sajnos a mai közmeghallgatás miatt nem tudott eljönni, ezért ők jöttek el ide. Az a probléma, hogy kikerültek „Várakozni tilos” táblák a Rab Ráby térre, ami effektív azt jelenti, hogy itt nem állhat meg autó. Ez önmagában jó elképzelés lehetne, hogyha alternatívát biztosítana a város az itt élők számára. Egy élhető várost szeretne az Önkormányzat fenntartani, de nem tudják elfogadni, hogy gyakorlatilag semmilyen párbeszéd nem zajlik a helyi lakosokkal, hanem egyik napról a másikra megjelenik egy tiltó rendelkezés. Egyébként valószínűleg nem is jogszerű, hiszen létezik az Önkormányzat és a lakók között egy szerződés, mégpedig a várakozási, behajtási engedélyek által, ami szabályozza azt, hol lehet parkolni, konkrétan, házsámokkal és ezért ők fizetnek. Tehát nem egy alanyi jogon járó, hanem bár nem nagy összeggel, de mégis egy pénzbeli támogatással létrejött szerződés. Másrészt pedig az a gond, hogy kint ugyan vannak helyek, de gyakorlatilag nem lehet megállni, mert semmilyen szankcionálás nincsen. Kifogásolja, hogy 7 darab hely van a helyi lakosoknak fenntartva ezen a területen kívül, nagyjából 15 családra. Van, ahol egy, kettő, akár három autó is van, hogyha nagy a család. Gyakorlatilag a 7 db helyen nem fog elférni a nagyjából 20 db körüli autó. Kérdezi, mi volt az oka a táblák kihelyezésének? Miért nem történt párbeszéd vagy bármilyen kommunikáció a lakókkal? Azt élhetőbbnek gondolnák, ha lenne valamilyen együttműködés, vagy előzetes egyeztetés a helyiekkel. Érdeklődik, az Önkormányzatnak van-e terve arra, hogyan fogják ezt a helyzetet megoldani szerződésileg? Hogyan fog ez átalakulni egy olyan formává, ami jogilag is kerek és mi fogja őket megvédeni attól, hogy nem tudnak máshol parkolni, mert tele van a város. Sokszor parkolnak járdákon, virágágyásokban, fűvön. Tudnak küldeni esetleg képeket az Önkormányzatnak arról, hogy hogy néz ki ez egy átlagos napon. Például tegnap a Ferences Gimnázium 75 éves jubileumi rendezvénye miatt volt tele a környék. Otthon volt a beteg gyermekével, nem tudott volna parkolni kint, ha nem tud a Rab Ráby téren megállni. Gyakorlatilag az orvoshoz nem lehet elmenni, de ugyanez igaz egy szombati napon, amikor tele van a város turistákkal és nincs hova állniuk, mert beállnak egyébként a hét védett helyre is és teljesen jogszerűen, fizetős módon a megvédett helyekre is. Kérdezi, Polgármester urat, hová tegyék az autókat? Úgy látja, nagyjából mutatja a súlyát a problémának, hogy most a jelenlévő, nem önkormányzati képviselőket leszámítva, körülbelül az egyharmadát adja a társaságnak a lakossági fórumról ideérkezett nem teljes létszám.

dr. Ignác Dávid jegyző: elmondja, a közmeghallgatás végén már kevesen vannak, ez ne jelentsen semmit, mert nagyon sokan már elmentek, hiszen 17 órától tart, és alapvetően nagyjából 20 hozzászóló volt, tehát kéri, hogy messzemenő következtetéseket ne vonjanak le.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, a Rab Ráby téren a parkolás nem igazán szerencsés, ezzel szerinte mindannyian egyetértenek. Abban is egyetértenek, hogy alternatívát kell biztosítani és ezért is van dedikált 7 lakossági parkoló, illetve a Hamvas Béla Pest megyei Könyvtár mögött munkaidőn kívül meg lehet állni, azt is tudják használni. Hogyha ebben tovább tudnak menni akár felfestett, dedikált lakossági parkolóval, akkor ez lehet az igazi megoldás. Kéri Weszelits András képviselő urat, hogy a Rendészettel egyeztetve menjenek ki közösen és jelöljék ki azokat a dedikált lakossági parkolókat, amiket végigbeszélnek. Annyi parkolóhely nem lesz, hogy 3 autóra tudják biztosítani minden családnak, még a kettő is necces lesz. Tehát

ebben valamilyen kompromisszumot kell kötni, hogy hány helyet tudnak így továbbra is biztosítani. De ott a szerb temetőnél további dedikált lakossági parkolóhelyeket fognak kialakítani, egyeztetve a lakókkal és a helyszínt végigjárva.

Weszelits András képviselő: jelzi, sajnálja, de a közmeghallgatásra kellett jönnie, ez egy kötelező történet. A Rab Ráby téri parkolással kapcsolatban, ha gondolják, átküldi a képeket, hogy amikor még nem volt a belváros képviselője, hányszor volt ez a helyzet. Megérti, hogy az otthlakóknak ott kell parkolni. Saját maga készítette a fényképeket, hogy ráállnak a kútra, a terepjárával a lépcsőre, megy szét a lépcső. Amikor képviselőnek megválasztották, rajta kérték számon, hogy miért nincs rendbe rakva a lépcső? A parkolás módja felháborító azon a téren, mert mindenkinek a járda mellett kellene állnia. A Katonáéknak hagyják ki a garázsbejáró helyet, mert emiatt is rengeteg mennyiségű e-mailt, sms-t kapott. Megvan a lehetősége, hogy hívja a belvárosi rendészt, aki intézkedik, de nem híve annak, hogy egyfolytában bírságot adjanak, kerékbilincseljenek. Sajnos, aki ott él és ott parkol, az nem tud parkolni, mert ha a Munkácsy utcából lejövet el kéne tudni haladni a Bartók és a Martinovics utcák irányába, de nem tudnak, mert keresztbe-kasul állnak. Aki a Munkácsy utcából ki akar jönni, annak le kell menni a Katonáék előtt, a kutat megkerülve, ha meg tudja kerülni. Múltkor egy puttonyos autó úgy állt a Rab Ráby ház bejárata előtt, hogy szinte nem lehetett elmenni. Ezek olyan problémák, amit a Rendészethez jelezzenek, mert ebben nem tud intézkedni. Oldják meg, ahogy Polgármester úr kérte. Kéri, hogy aki ott leparkol, próbálja meg úgy intézni a parkolását, hogy elférjenek mások is mellette. Nyitott arra, hogy üljenek le és beszéljenek róla. Elmennek a helyszínre is, hogy megoldást próbáljanak találni, ha 15 autó lett említve, annyianak nincs ott hely.

Fülöp Zsolt polgármester: kéri, arra koncentráljanak, hogy közösen végigmennek a helyszínen és dedikált lakossági parkolóhelybővítéssel kezelik a helyzetet.

R. G. lakos: jelzi, egy fontos dolgot elfelejtett, nyomatékosan szeretnék kérni mindannyian, hogy addig is, amíg egyeztetnek, a tiltótáblákat legyenek kedvesek leszedni, mert ez így élethetetlen. Gyakorlatilag nem lehet kiállni, mert nincs hely, és nem lehet érvényesíteni, ami egyébként jogszerűen le van fedve és járna. Hozzáteszi, ők most ezzel folyamatosan szabályt sértenek, de az Önkormányzat is, mert egy olyan helyzetet hozott létre, ahol a kiadott engedélyeket nem hagyja érvényesülni.

Fülöp Zsolt polgármester: felhívja a figyelmet, hogy a kiadott engedély nem azt jelenti, hogy automatikus a parkolási jogosultság, de ezt majd megbeszéljük.

R. G. lakos: hozzáteszi, hogy a kiadott engedély konkrét házszámokra szól, minden engedélyben szerepel.

Fülöp Zsolt polgármester: jelzi, nem arra szól, hogy a Rab Ráby téren parkoljanak. Jelzi, kiscsoportos beszélgetésben tisztázzák, hogy mire szólnak az engedélyek. A megoldás érdekében kéri Jámbor Ferencet, a Rendészet vezetőjét, hogy amíg a dedikált lakossági parkolók további bővítése kijelölésre kerül, addig takarják le a „Megállni tilos” táblákat. Amikor megvan a plusz bővítés, hogy mennyivel lett több dedikált lakossági hely, utána életbe lép a „Megállni tilos” jelzőtábla. Szerinte abban egyetértenek, hogy a tér arculatához nem a parkoló autók tartoznak, hiszen ez a város egyik gyönyörű közösségi tere. Kéri

Weszelits András képviselő úr, Jámbor Ferenc igazgató úr és a Hatósági Iroda együttműködését, Főkertész asszony közreműködését, hogy közösen járják végig a lakókkal a területet, hogy hol tudnak még plusz dedikált parkolóhelyeket kijelölni. További kérdés, hozzászólás nem lévén, megköszöni a jelenléte, a közmeghallgatást 20.02 órakor bezárja.

K.m.f.

Fülöp Zsolt
Fülöp Zsolt
polgármester



dr. Ignác Dávid
dr. Ignác Dávid
jegyző

