



## Szentendre Város Polgármestere

2000 Szentendre, Városház tér 3.  
Tel.: +36 26 300 407, Fax: +36 26 816 127  
E-mail: [ugyfelszolgalat@szentendre.hu](mailto:ugyfelszolgalat@szentendre.hu)

Üi. szám: 13-2-7/2018.  
Összeállította: Aba Lehel főépítész

## JEGYZŐKÖNYV Partnerségi egyeztetésről

Szentendre Város Polgármestere a „településfejlesztési koncepcióról, az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről” szóló 314/2012. (XI.8.) Kormányrendelet 42.§-ban foglaltaknak megfelelően, ún. „**tárgyalásos eljárás**” keretében, „Szentendre város településfejlesztésével és településrendezésével összefüggő partnerségi egyeztetés szabályairól” szóló Szentendre Város Önkormányzat Képviselő-testületének a 11/2017. (III.13.) önkormányzati rendelettel módosított 4/2015. (II.17.) önkormányzati rendelete alapján partnerségi egyeztetést folytatott le az alábbiak szerint:

### Partnerségi egyeztetés tárgya:

Szentendre Város Településszerkezeti Terv módosítása és Szentendre Építési Szabályzat, Szabályozási Terv módosítása az **Eurovelo6 kerékpáros útvonal** déli szakasza és az intermodális csomópont területén a **VOLÁNBUSZ pályaudvar ideiglenes fejlesztése** kapcsán - **tárgyalásos eljárás** véleményezési szakasz

### Partnerségi egyeztetés folyamata:

**Felhívás partnerségi egyeztetésre, lakossági fórum meghirdetése, véleményezési dokumentáció véleményezésre bocsátása:**

#### **a) Közterületen elhelyezett hirdető felületen**

Felhívás partnerségi egyeztetésre:

- Plakátok közterületen elhelyezve 2018. január 16.
- Hirdetmény az Önkormányzati Hivatal hirdető tábláján kifüggesztve 2018. január 17.

#### **b) Helyi lapban:**

Felhívás partnerségi egyeztetésre:

- Szentendre és Vidéke újságban megjelenés: 2018. január 15.

#### **c) Önkormányzati honlapon:**

Városi honlapon ([www.szentendre.hu](http://www.szentendre.hu)) történő véleményezésre bocsátás:

- Partnerségi felhívás, kiemelt hír, véleményezési anyag közzététele 2018. január 16.
- Véleményezés meghirdetve: 2017. január 16. - február 1. közötti időszakra

#### **d) Lakossági fórumon:**

Megtartva: Városháza Dísztermében 2018. január 24-én 17.30 órától

A lakossági fórumról készült jegyzőkönyvet az 1. sz. melléklet tartalmazza.



## Szentendre Város Polgármestere

2000 Szentendre, Városház tér 3.

Tel.: +36 26 300 407, Fax: +36 26 816 127

E-mail: [ugyfelszolgalat@szentendre.hu](mailto:ugyfelszolgalat@szentendre.hu)

A partnerségi egyeztetés **15 napos** határidővel történt.

A véleményezési szakasz ideje alatt a mellékelt 1 db partneri vélemény érkezett (2. sz. melléklet).

Jegyzőkönyv zárása:

2018. február 7.

### Partnerségi egyeztetés eredménye:

A lakossági fórumon elhangzott véleményekre és a beérkezett 1 db partneri véleményre adott válaszokat, indoklást - a 7/2018. (I.18) Kt. sz. határozat szerinti hatáskör átruházás alapján – elfogadom. Egyben megállapítom, hogy a partneri vélemények nem tették szükségessé a véleményezési anyag módosítását.

A partnerségi egyeztetést ezennel lezártak tekintem.

Az elkészített dokumentációt a végső szakmai véleményezési szakasz lefolytatására megfelelőnek tartom.

### Melléletek:

- |                   |                                       |
|-------------------|---------------------------------------|
| 1. sz. melléklet: | Jegyzőkönyv a lakossági fórumról      |
| 2. sz. melléklet: | Partneri vélemény (1 db)              |
| 3. sz. melléklet: | Táblázat - Szakmai válaszok, indoklás |

Szentendre, 2018. február 7.

Tisztelettel:

  
  
**Verseghe-Nagy Miklós**  
Polgármester

Szentendrei Közös Önkormányzati Hivatal Központi Iktató		
13-2-9 / 2018. mell.		
ÉRK.: 2018 FEBR 08.		
ELŐSZÁM:	UTÓSZÁM:	ELŐADÓ: R.L.

## **JEGYZŐKÖNYV**

**Készült:** 2018. január 24-én, 17,30 órákor, a Városháza Dísztermében  
(Szentendre, Városház tér 3.)

**Tárgy:** Lakossági fórum – partnerségi egyeztetés az EuroVelo 6 kerékpáros útvonal és a VOLÁNBUSZ pályaudvar ideiglenes fejlesztésével kapcsolatos TSZT és SZÉSZ módosítás kapcsán

**Hivatalból jelen vannak:** Horváthné Mácsai Mónika főépítési koordinátor  
Pintér Ádám önkormányzati képviselő  
Molnár Balázs projektvezető (NIF Zrt.)  
Zsupponits Ádám tervező (Partner Kft.)  
S. Vasi Ildikó településtervező (Pro-Terra Kft.)  
Szilágyi Csilla településmérnök (Pro-Terra Kft.)

**A lakosság részéről jelen vannak:** a jelenléti ív szerint.

**Horváthné Mácsai Mónika** főépítési koordinátor: szeretettel köszönti az érdeklődőket. Elmondja, hogy Aba Lehel főépítész úr betegsége miatt ő fogja levezetni a fórumot. Jelzi, hogy elsősorban az EuroVelo 6 kerékpárút módosított nyomvonala miatt kell a szabályozási tervet is korrigálni. A Volánbusz pályaudvaron ideiglenes konténereket kívánnak elhelyezni, melyhez a szabályozási előírások korrekciója szükséges. A településtervező S. Vasi Ildikó, aki a tervekészítést összefogja, illetve az EuroVelo 6 kerékpárút tervezői rövid ismertetést tartanak. Az ismertetők után várják a kérdéseket, észrevételeket, melyekre igyekeznek válaszolni.

**Zsupponits Ádám** tervező: elmondja, hogy ők a generáltervezői az EuroVelo 6 Budapest-Szentendre közötti szakaszának. A NIF Zrt. megbízásából készítik a tervet, egy megvalósíthatósági tanulmány volt a kiindulópontja a tervezésnek, amely egy olyan nyomvonalat tartalmazott Szentendre-Budakalász közigazgatási határától indulva, ami Szentendrét érinti egészen a Dera-patak jobboldali töltéséig, ami a jelenlegi EuroVelo 6 kerékpáros útvonal is. Az egyeztetések során kiderült, hogy az árvízvédelmi töltés leromlott üzemi útját nem használhatják fel, jogszabályba ütközik. A nyomvonal ott egy belső vízbázis védőterületen halad keresztül, ahol semminemű utat nem létesíthetnek. Emiatt is került le ez az EuroVelo 6 nyomvonal az árvízvédelmi töltésről egészen befelé a szántóterületekig, ami már külső vízbázis védőterületen halad keresztül. Jelzi, hogy a beruházás kezdeti pontja a Dera-patak baloldali töltése. Itt a meglévő aszfaltburkolatú üzemi útról, kerékpárútról indulnak egy kerékpáros hídműtárggyal és csatlakoznak a jobb parti töltéséhez. Itt is mindkettő árvízvédelmi töltése a Dunához kapcsolódik, tehát a Dera-patak elsőrendű árvízvédelmi töltése magasságihiányos. Ezeket meg kell emelniük 1-1,5 méterrel a projekt keretén belül, hogy aztán a hídműtárgyat így rakhassák rá biztonsággal. Ezután folytatódik a kerékpáros útvonal

mezőgazdasági útként kiépítve, mivel itt már ki kell szolgálniuk az itt lévő földhivatali szántóterületeket. Ezzel az ívvel csatlakoznak vissza egy meglévő földhivatali útra, innentől kezdve kerékpárútként lesz kiépítve a szakasz és a Lupa-tó mellé visszafordulva szintén mezőgazdasági útként. Csak engedéllyel közlekedhetnek be, akiknek ténylegesen ingatlan területe van. A Lupa-tó melletti meglévő földutakat rendes aszfaltburkolatú úttá fejlesztik, és Szentendre közigazgatási határánál kapcsolódnak vissza a meglévő árvízvédelmi töltéshez, és azt keresztezik utána Budakalászon végighaladva az ártéri erdőben, a Duna sétányon végig, itt az utat felújítva, szélesítve és csatlakoznak a Barát-patak hídhoz, ami már Budapest közigazgatási határa. Ezen a szentendrei nyomvonalon kiépítenek egy pihenőhelyet a Lupa-tó északkeleti sarkában. Fontos kiemelni, hogy ez volt az egyetlen műszaki megoldás, ami megállja a helyét a 11-es főút melletti kiépített kerékpárút és a Duna között, mivel köztes területeken világörökség várományos római limes nyomvonal, illetve nagy átmérőjű gázvezeték található, ami mellett nem lehet engedélyt szerezni egy ilyen útra.

**Helyes Imre** (Áchim A. u. 2/A.): elmondja, hogy az első szakasz, ami Budakalász-Szentendre határánál van, az érthető. A második és főleg a harmadik dupla derékszöget tartalmaz, nem egészen érti, miért volt rá szükség így megcsinálni. Érdeklődik, hogy a domborzati vízbázis, bármilyen más körülmény, vagy egyszerűen az adott terület tulajdonosi viszonyai miatt másképp nem lehetett ezt a dolgot megoldani? Úgy véli, sokkal célszerűbb lett volna, ha mégiscsak valamivel egyenesebb megoldást találnak.

**Zsupponits Ádám** tervező: elmondja, hogy egy kiszabályozott útvonalról van szó, ezek útcsatlakozások, T-csomópontok, amibe a kerékpárút is csatlakozik, és ez lesz kijelölve kerékpáros nyomként.

**Helyes Imre** (Áchim A. u. 2/A.): elmondja még, hogy most kizárólag azt a szakaszt érinti a tervezés, illetve a bemutatás tárgya, ami újonnan lesz megcsinálva, mert az EuroVelo szakaszainak a többi része már részint ki volt jelölve, meg volt tervezve, a másik, a Dera-pataktól északra lévő rész már nagyjából létezik, istápolni kell, de valójában megvan.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy a Budapest és Szentendre közti egy külön projekt, nem meglévő szakasz, és amiről a hírekben kicsit többet lehetett hallani az utóbbi időben, az a Dömös és Szentendre közötti EuroVelo szakasz. Jelzi, hogy ez egy teljesen különálló tervben van. A Szentendrét érintő szakaszon nagyjából a Bükkös-patak vonaláig EuroVelo szabvány szerint megvan már most is az út, és körülbelül megfelel a szabványnak, a töltésen nyilván magasságihiány van. Ennek a tervezése során, hogy Szentendrét mekkora rész fogja érinteni, azon múlik, hogy a Szentendrei-szigetre a döntés alapján hol fog átvezetni a híd. Erre most két esélyes van, az egyik a Rév utca, Teátrum parkoló környéke, amit Szentendre városa szeretne, mert turisztikai szempontból is többet nyújtana. A másik a Határcsárdánál lévő hídváltozat, amit környezetvédelmi-, vízrajzi szempontból tartanak jobbnak. Nyilván most azon múlik, hogy Szentendre kerékpárút szakaszai ebbe a tervbe hogyan kapcsolódnak bele, teljes egészében vagy pedig a belváros északi részéig.

**Molnár Balázs** projektvezető: kiegészíti az elhangzottakat azzal, hogy a Dömös-Szentendre közötti szakasz jelen pillanatban tanulmányterv, tehát még sokkal korábbi tervfázisban van, mint ez a szakasz. Ott jelen pillanatban környezetvédelmi engedélyeztetési munkarész folyik, most várják, hogy elkészüljön a környezetvédelmi határozat a tekintetben, hogy melyik nyomvonal megvalósítható környezetvédelmi szempontból.



**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): elmondja, hogy gyakran kerékpározik Szentendrén, és azon a részen, ahol a vásárokat szokták tartani a Dunakorzón, gyakran van útlezárás, főleg nyáron. A 11-es főúton is be lehet menni kerékpárral, azonban kérdezi, hogy van-e valami elgondolás arra, hogy például az alsó kerékpározásra alkalmas utat megnyitják ilyen alkalmakkor a kerékpárosok számára, illetve mi az alternatívája a lezárásoknak.

**Molnár Balázs** projektvezető: jelzi, hogy ennek kapcsán még nem szeretne semmit mondani, mert, ahogy említette, a környezetvédelmi munkarész és annak engedélyeztetése folyik. A Dera- pataktól zajló jelenlegi szakasz tekintetében előrehaladottabb állapotban van a tervezés, most csak erről tudnak konkrétumokat mondani.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a településrendezés kapcsán lesz részletesebb, konkrét ismertetés térképi szinten is.

**Helyes Imre** (Áchim A. u. 2/A.): elmondja, hogy elnézve az engedélyezési tervet, a Dömös-Szentendre szakasz olyan fázisban van, amilyen. A jelenlévőktől kérdezi, mint akik itt most átfogóbban, távlatosabban foglalkoznak a kérdésekkel, hogy a lakók, mint felhasználók, akik szeretnék ezt a létesítményt majd használni, mit vizionáljanak, van-e valami elképzelés arra, hogy hány év múlva várható, hogy Dömöstől Budapestig a most tervezett szakasz, illetve az engedélyezés alatt lévő szakasz elkészül és lehet használni.

**Molnár Balázs** projektvezető: jelzi, hogy a Dömös-Szentendre szakasz lemaradottabb tervfázisban van, ezért jóval elnagyoltabban tud csak eredményeket mondani. Konkrétan a Dera-patak – Barát-patak közti szakasz a lakossági fórum témája. Jelen pillanatban engedélyezési tervszinten áll, hamarosan az engedélyező hatósághoz benyújtják a tervet, és amint engedélyt kap, a kiviteli tervfázissal folytatódik, és előreláthatólag 2018. II. negyedévében elkészül a kiviteli terv. Utána kiírják a kivitelezésre induló közbeszerzést, ha akadálytalanul tudnak haladni a folyamatok, akkor a jövő év elején ennek a szakasznak a kivitelezése elkezdődhet. Elmondja még, hogy Dömös-Szentendre szakaszt illetően úgy látja, hogy 2019-2020. évnél előbb nem szolgálhatnak érdemi dolgokkal. Még annyira kezdetleges fázisban van, hogy konkrétumokról nem tud beszámolni.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): elmondja, hogy az e-mailben megkapott plakátnak megfelelően igyekezett a szentendre.hu weblapon rámentni bizonyos pontokra, a városi főépítész lapja alatt nem tudja, hogy konkrétan melyik menüpontra kellene rámentni, hogy megtalálja ezeket az anyagokat. A SZÉSZ-nek, a fejlesztéseknek volt egy menüpontja, de nem egyértelmű számára.

**Horváthné Mácsai Mónika** főépítész koordinátor: jelzi, hogy a városi honlapon a „Partnerségi egyeztetések” menüpont alatt megtalálható, ez szerepelt a plakáton is.

**Helyes Imre** (Áchim A. u. 2/A.): elmondja, hogy úgy is elérhető, hogy „Főépítész Kabinet”, és „Folyamatban lévő településrendezések”.

**Horváthné Mácsai Mónika** főépítész koordinátor: átadja a szót S. Vasi Ildikó településtervezőnek, aki a rendezési terv módosítását ismerteti.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy szerepel egy nyomvonal, ami az EuroVelo-t jelöli ki, ami nem más, mint a gáton most használható út nyomvonala. Mikor készültek a településrendezési eszközök – hosszú folyamaton ment át a városi szintű terv készítése -, akkor ez nem merült fel a véleményező hatóságok részéről kifogásként, hogy a mostani nyomvonal egy szakaszán átmegy a vízbázis belső védelmi területén, és ez nem engedélyezhető. Ez most jött felszínre, amikor elindult az engedélyezési terv készítése, hogy nem jó a kijelölt EuroVelo

tervben szereplő nyomvonal. Meg kellett keresni azt a változatot, mely a mostani gátról lehozza, (világoskék cakkos felületeken belül és a zöldsávot jelentő erdős útrészen keresztül haladó gáton megy a nyomvonal), és a szakasz azon a három helyen érinti a vízbázis belső idomát, amelyen nem lehetne a nyomvonalnak rajta lennie. A Partner Kft. tervező csapatának kellett keresni egy olyan nyomvonalat, ami lehozza az amúgy teljesen egyenesnek nevezhető gátról. Azonkívül, hogy a vízbázis belső védőidomán ment a nyomvonal, az is okát adja, hogy le kellett a gátról hozni, mert a gát magassága nem megfelelő a mai mértékadó árvízszinthez képest és az állaga sem megfelelő. Tehát azt már hivatalosan nem lehet műszaki állapota és magassága miatt nyomvonalként megtartani akkor sem, ha nem a belső védőidomon menne. Jelzi, hogy erre több alternatívát dolgozott ki a Partner Kft., a nyári időszakban egyeztetésre került a városon belül, és a városi támogatottsága végül is a piros vonallal jelölt nyomvonalnak maradt meg, a Partner Kft. részére megemlítve, hogy szerencsésebb lett volna, ha kicsit kevesebb „gírbegurbával” járt volna a nyomvonal. Az egyenesebb nyomvonal a világörökség várományos római út mentén, és a Lupa-tóval párhuzamosan pedig a nagynyomású gázvezeték mentén haladt volna. Nem lett volna szerencsés egy olyan védősávon belül vezetni, ahol a gázvezeték kiváltása pénzügyileg nem véghezvihető.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: hozzáteszi, hogy minden évben próbálják a minisztériumnál és a Pest megyei Főépítésznél a 123/1997. évi kormányrendeletet megváltoztatni, amely igen szigorúan veszi a vízbázis védelmet. Ez nagyon sok mindent akadályoz, nem ért egyet azzal, hogy környezetvédelmi veszélyforrás lenne a kerékpáros. A város szerette volna a gáton a jelenlegi nyomvonalat, de a törvények nem engedik.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a turisták számára kedvező fás, lombos, part közelben vezetett nyomvonal megtartását a mai jogszabályok nem teszik lehetővé. Szó volt róla, hogy esetleg módosítják a kormányrendeletet, de nem sikerült elérni, így kényszerűségből módosítani kellett a nyomvonalat. A bemutatott térkép alapján jelzi, hogy a közigazgatási határ a Budakalász-Szentendre feliratnál van, ott lép be a nyomvonal Szentendrére. Budakalász területén a kiépített nyomvonalon és közigazgatási határ mentén jön a kerékpárút egy darabig. Ez utána lép be a közigazgatási határra, a Lupa-tó mellé, és a Lupa-tó mellett a ma is létező, önkormányzati tulajdonú mezőgazdasági földút bizonyos korrekciójával, útszélesítéssel kellett megoldani a szükséges közterület biztosítását. Úgy fog kinézni, hogy a földút megmarad, és mellé kerül a kerékpárút a közterületen belül. A kerékpárút vonalvezetésének magasság- és egyéb szempontból kellett bizonyos feltöltéseket, vízelvezetést biztosítani. A térképen a nyomvonal jobboldala piros, tehát új szabályozási vonallal jelölt. Elmondja még, hogy amikor elérkeznek a Lupa-tó északkeleti sarkáig, ott van a vízmű területe a kutakkal, ezért onnan el kell távolodniuk. Úgy tudja, hogy szempont volt a nyomvonal kijelölésében, hogy minél olcsóbb legyen, tehát minél kevésbé kelljen magánterületeket kisajátítani az új nyomvonal számára. Ezért keresték a meglévő utak igénybe vételét, és ez eredményezte a kerékpárosok és a településtervezés szempontjából sem szimpatikus „tekergő” nyomvonalat. Ezért tudomásul veszik, hogy a tulajdoni viszonyokat, illetve már használatában is útként kijelölt területeket veszik igénybe. Jelzi, hogy amikor a kerékpárút a vízmű mellé érkezik, a vízmű telkéből veszik el azt a területszélességet, ami az út számára szükséges. Látható, hogy a piros, nagy, kövér „L” betű a belső idoma a vízbázis védelmi területnek. Amikor a kerékpárút a vízmű területének eléri az északi sarkát, ott kilép nyugati irányba, és megint rálép egy olyan telekre, ami úttelekként van nyilvántartva. Ez a Mezőgazdasági Zrt-é, melyet nyilván más költség megszerezni, mint egy mezőgazdasági telekterületet. A cikkcakkos szakasz után az út egyenesen eléri a Dera-patakot és ott egy kicsit elkanyarodik egy olyan pontra, ahol megfelelő híd építésével lehet kialakítani a túloldalra érkezést. Tudvalévő, hogy a Dera-patak mindkét oldalán van kerékpárút,



viszont a létrejövő nyomvonal és a híd által az alsó szakasz, ami az állatorvosi épület mellett érkezik ki, megszűnik a továbbiakban, mint EuroVelo kerékpárút. Majd ráérkezik a híd túloldalán meglévő, a Dera-patak északi oldalán kiépített útra, onnan hátravezet az iparterületek keleti oldalára és halad végig a gáton. A szabályozási-, és szerkezeti terven ennek az a vonzata, hogy jelölniük kellett a nyomvonal változást. A szerkezeti terv annyiból érdekes most, hogy a jövőbeni területhasználatokat mutatja és ezért az látható, hogy nem mezőgazdasági területeken vagy nem mezőgazdasági terület mellett halad majd a kerékpárút, hanem különleges rekreációs területre szánt tehát fejlesztésre megcélzott területen. Ami azt jelenti, ahol az út bejön a közigazgatási határ déli részén és a Lupa-tó mellé kerül, ott végig az a terület különleges rekreációs területté alakulhat, ha az időszerűsége megérett. Ahol fehér sáv látható, ott kanyarodik ki az út a vízmű telkének eléréséig, ott megy a kék színnel jelölt vízmű telke mellett, majd egy cikkcakkal „Z” alakban kilép a vízműtelek sarkáról, s megint északi irányba halad, míg el nem éri a gazdasági területre tervezett területeket. Ami egyébként azért kétszínű jelzésű, mert az egyik része már a korábbi tervekben is gazdasági terület volt, míg a másik rész csak most lett megcélzva gazdasági területhasználatra. Ezek egy része még mezőgazdasági területekként használatosak, átminősítésre akkor kerülhetnek, ha az időszerűvé válik. A sötétlila sávon átmenő szakasz a mai NEREK (volt orosz laktanya) tulajdonában van, és azon keresztül haladva a gazdasági területeket gyakorlatilag kettéhasítva fogja elérni a Dera-patak mentén erdősávként jelölt területrészt. A kerékpárút a kijárt út mentén halad, és úgy fogja elérni a NEREK területét, illetve elérkezik a Dera-patakhoz. A nagy fehér színű nyomvonal, a mostani átlósan menő kerékpárút, és annak a felső szakasza fog megszűnni, mert átmegy a Tűzoltóság T-alakú épülete alatt, ott fog a híd megjelenni és kanyarodik jobbra-balra annak függvényében, hova érkezik. Kiemeli, hogy ennek a nyomvonalnak a szabályozási tervekben való megjelenése eddig nem volt probléma, mert gáton ment az út nyomvonala. A vízgazdálkodási területen belül a terv készítése során arra engedélyt kapott a város, hogy külön vízgazdálkodási övezetként jelölt nyomvonalként, de nem közterületi besorolásba kerülhet az út. Most, hogy „lejöttek” a vízgazdálkodási területről, kíváncsi volt, hogy közterületté minősüljön a nyomvonal azokon a szakaszokon is, ami most még nem közterület vagy nem út területe. Ezért a szabályozási terven végig kellett követni, hogy hol van megtartva, mint út. A szerkezeti terv szerint a jövőben nem mindenütt marad meg a mostani út elnevezésű terület, mert ha átalakul a terület használata, átalakul vélhetően a kiszolgáló úthálózat is. A mai mezőgazdasági területeket kiszolgáló úthálózat át fog alakulni majd az új területhasználati igényekhez. A Lupa-tó mentén nyilván megmarad útként. A továbbiakban a terület átalakulása kell, hogy igazodjon a most kiszabályozott útnyomvonalhoz, hiszen ez, mint közterület, végig fogja „szeletelni” ezt a területet. A vízmű területén nem „szeletel” fel semmit, utána van egy szakasz, ahol gyakorlatilag ketté választja a gazdasági-és a leendő rekreációs területeket. Megjegyzi, hogy nem baj, sőt jó, ha a rekreációs területet közvetlenül el lehet érní kerékpárúton. A gazdasági területnél pedig tudomásul lehet venni, hogy majd úgy kell szerkeszteni annak a belső használatát és átalakulását, hogy ez a közterületként kiszabályozott terület megmaradjon. Az, hogy ilyen alakja van a szabályozási terven az utaknak, abból fakad, hogy a kisajátítási területek, vagyis a közterületek vonatkoznak a bekötő, telekjogilag létező mezőgazdasági utaknak a rácsatlakozását biztosító szakaszokra is. Minden úttelek behajtója sárrázóval csatlakozik a burkolt útra (ezért láthatóak a „fülek” az utak „Z” alakzatánál), és a végén, ahol a Dera-patakhoz érkezik az út, egy elég nagy „fejet” kapott a közterület kiszabályozása, mert ott azon kívül, hogy a híd pilléreit és a híd érkeztetését meg kell oldani, ott komolyabb feltöltést is végre kell hajtani, hiszen a mostani gát magassága nem felel meg a mértékadó árvízszintnek. Feltöltés után a híd onnan fog indulni és érkezni a túloldalon, ahol már a mértékadó árvízszint fölé kerül. A meglévő túloldali kerékpárúton is megmagasításra kerül a gátszakasz.

**Szűcs Katalin** (Csillag u. 4.): kérdezi, hogy a NEREK területéből egy csíkot ki fognak sajátítani? Úgy tudja, hogy a NEREK egy körbekerített területen fekszik.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy az említett hátsó rész nincs elkerítve, tervezőkkel bejárták az egészet, egy erdős területről van szó. A kerítés a 11-es főúthoz közel eső részen van.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy az a rész van bekerítve, ahol épületek vannak. A piros pöttyözés a tervezett véderdő sávját jelenti a patak és a Duna mentén. Ilyen értelemben a NEREK gazdasági területi részből elég kis szakaszt kell áldozni, a nagyobb terület szerencsére a véderdőbe sorolt területrésze esik.

**Helyes Imre** (Áchim A. u. 2/A.): kérdezi, hogy a tervezett útvonal kiváltja-e azt a jelenlegi kerékpározási útvonalat, vagy az is, ez is megmarad és mondhatni, hogy pihenő turisztikai kerékpározást fog szolgálni ez az útvonal, ahol az emberek kellemesen eltölthetik az időt, mintsem, hogy a lehető leggyorsabban ki lehessen jutni Budapestről.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy amire az utalás történt a 11-es főút mentén, továbbra is megmarad a hivatásforgalom számára. Ez pedig egy tájfeltáró útvonal lesz, turistáknak is szól, komfortfokozatát tekintve, ha elkészül, nyilván nagyobb kerékpáros csoport befogadására is alkalmas lesz.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): elmondja, hogy többször járt kerékpárral Budapest és Szentendre között a 11-es főút mentén, és van egy olyan szakasz Budakalász közigazgatási területén belül, ami szinte közvetlenül a Duna-parton megy, sokszor árvizes területen. Kérdezi, hogy azt ott hogyan tudták megcsinálni, vagy a vízbázis terület csak azt jelenti, ahonnan a vizet nyerik?

**Zsupponits Ádám** tervező: jelzi, hogy ez nem vízbázis terület, az külön le van határolva.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): kérdezi, hogy hány méter, ameddig nem lehet kerékpárutat vezetni.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy az nem méterekkel meghatározott, hanem konkrétan ki van jelölve több szempont alapján, pl. a talajszerkezet, talajrétegek szerint, stb.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): érdeklődik, hogy ha változtatnának a törvényen, akkor még lehet módosítani az útvonalon?

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy ez marad most már, a folyamat a megvalósítást célozza meg. Erős támogatottságú projekt, az előírások szerint az EU-s pályázattal megvalósult beruházáshoz 5 évig nem lehet hozzányúlni.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: megjegyzi, hogy a térképen élesebbnek tűnnek a kanyarok, de a részletes terven látszik, hogy normálisan lehet kerékpározni, ami direkt kérés volt a város részéről.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy 10-12 méter a szélesség, ami a kanyarban is egy jó ívet tud adni a kerékpárútnak. Mindig elsőbbsége van a kerékpáros iránynak az útsatlakozással érkezőhöz képest. A mezőgazdasági területet használóhoz képest a kerékpárosnak van elsőbbsége.



**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: kiemeli, hogy sorompókkal szeretnék lezárni a területet.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: a sorompó kapcsán említi a Vízmű és a Dera-patak felé vezető szakaszt, ott lesznek sorompók, hogy gépjárművel ne mehessenek rá az útra. A segédmotoros kerékpár biztos nincs kitiltva, a KRESZ az irányadó.

**Szilágyi Csilla** településmérnök: elmondja, hogy ami a tervben szürkés háttérrel szereplő út, azt csak kerékpáros használhatja, a sárgás színnel jelzett úton mezőgazdasági gépjárművek is mehetnek.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: kiemeli, hogy a lakossági fórum után még 8 nap rendelkezésre áll, hogy megnézzék a terveket, a honlapon fent lévő dokumentációt, melyek kapcsán észrevételeket tehetnek, aztán lezárják a véleményezési szakaszt. Megjegyzi még, hogy hivatalosan felmérték a tervkészítés során, hogy hol vannak a kijárt utak. A növényzetvédelem okán példaként a Lupa-tó melletti fasort említi, hogy az ne legyen áldozat, a kijárt nyomvonalat vették inkább figyelembe és egy kis korrekciót is bele kellett tenni.

**Bakay Árpád** (Seregély u. 16.): szerinte bosszantó kitérőt jelent az a V-alakú kanyar Szentendre déli határánál. Nem tudja, hogy milyen tulajdon-, illetve erdőviszonyok vannak, de kérdezi, hogy ott nem lehetne elegánsabbá tenni az ívet?

**S. Vasi Ildikó** településtervező: térképen bemutatja, hogy ezen a szakaszon nem a légifelvételen látható „V” alakú nyomvonalon maradt az út, hanem egyenesen haladva, kedvezőbb vonalvezetéssel halad, mint ami jelenleg kialakult a gáton.

**Szűcs Katalin** (Csillag u. 4.): az EuroVelohoz visszatérve kérdezi, hogy a projektben milyen paraméterek, szabványok vannak a kerékpárútra megállapítva, illetve ebből mi fog megvalósulni. Főleg a kiegészítő-, kényelmi szolgáltatásokra gondol, például pihenő, park, ivókút, étkezőhely kialakítása.

**Zsupponits Ádám** tervező: elmondja, hogy Budakalászon van már kettő kiépített pihenőhely, amit felújítanak. A Lupa-tó mellett is lesz ilyen (padok, információs táblák, kerékpáros tárolók) mint turisztikai látványosság, azért itt, mert följebb-lejjebb erdős részen megy az út. Jelzi, hogy kb. 2-2,5 km-enként szokott lenni pihenőhely, de ez változó, attól függ, hogyan adja magát a terület.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: megjegyzi, hogy egy másik projekt kapcsán tavasszal volt egy felmérés, hogy hová tervezzenek, fedett kerékpártárolót, pihenőhelyet. Az Önkormányzat a Postás strandhoz, a Határcsárdához, a Pap-sziget bejáratához kért pihenőhelyet. Elméletileg tervezik, de azóta nem hallott róla, lehet, hogy ezzel is megvárják az EuroVelo végleges nyomvonalát.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): elmondja, hogy amikor a 11-es főúton az elmúlt néhány évben kerékpározott, úgy vette észre, hogy az útalappal valami nagy baj lehetett, mert a fák gyökerei sok helyen felnyomták a talajt. Normális sebességgel nehéz volt közlekedni rajta, időnként le is gyalulták az utat. Kérdezi, hogy itt remélhetik-e, hogy a megfelelő útalapra figyelni fognak, mert az erdős részen biztos lesznek fák a közelben.

**Zsupponits Ádám** tervező: jelzi, hogy szabvány szerint, a fákat figyelembe véve alakítják ki a kerékpárutat. Ha túl közel lenne a fa törzse, akkor megfelelő fagyökérzet-védelemmel látják el, hogy ne tudjon ilyen kialakulni. Az ártéri, budakalászi erdős részen sok védendő fa van.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): kérdezi, hogy a 11-es főút nem szabvány szerint készült?

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy a Magyar Közút Zrt. inkább a közutakkal foglalkozik, a megkapott kerékpárút szakaszok púp a hátára. A kerékpárút külterületi szakasza mindenhol a Magyar Közút Zrt. kezelésében áll.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a meglévő fák védelme szükséges a nyomvonal mentén. Új fák telepítését nem látta a tervben, hogy a tájba illesztést és a használatot is segítő telepítésre lesz-e lehetőség a kivitelezés során.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): kérdezi, hogy az ezzel kapcsolatos lakossági észrevételeket hogyan veszik figyelembe, ha nem szerepel a tervben.

**Molnár Balázs** projektvezető (NIF Zrt.): jelzi, hogy a fatelepítés csak erősen indokolt esetben kerül betervezésre, egy lakossági megkeresés alapján ez nem jellemző. Számukra a projekt célja egy kerékpárút létrehozása a megfelelő szabványok és előírások szerint. Az egy másik történet, ha esetleg az Önkormányzat vagy bárki más szeretne fásítást, de az nem az ő kompetenciájuk.

**Gerzsány Róbert** (Bor u. 6.): kérdezi, hogyan kapcsolódik ehhez a kerékpáros pihenőhelyek projekt.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a hiányzó fák tekintetében majd a rekreációs terület szabályozása kapcsán a rekreációs területet előkészítő terv készítője gondolhat arra, hogy a rekreációs terület határán jelöljön meg olyan fasort, aminek kedvező hatása lehet a kerékpárútra is. Például a Vízművel is megegyezhetnek a fásításról és utólag, a tervezés további fázisában létrehozható, amit most nem lehet ebben a projektben megvalósítani.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: megjegyzi, hogy a légi felvételen jól látszik, hogy a Lupa-tó és a mezőgazdasági épületek közötti szakasról van szó, utána, a laktanya környékén már erdős részen vezet az út.

**Helves Imre** (Áchim A. u. 2/A.): jelzi, hogy apró megjegyzéseket tesz az anyaggal kapcsolatosan. A 40. oldalon a hulladékgazdálkodás szerepel, miszerint a Városi Szolgáltató NZrt. Pomáz és Pilisszentlászló hulladékgyűjtését is végzi. Felhívja a figyelmet, hogy 2018. január 1-től nem végzi, ezt javítani kellene. Az összegyűjtött hulladékot tudomása szerint nem a galgamácsi lerakóba viszik, hanem január 1-től a Főkefe a fővállalkozó, ezért a budapesti szeméttégetőbe kerül. A 29-30. oldalon természetvédelmi területekről van szó. Szerepel egy megjegyzés, miszerint az önkormányzati rendeletekben és a törzskönyvben ugyanazokra a területekre vonatkozó helyrajzi számok nem egyeznek, továbbá vannak olyan helyrajzi számok, amelyek ugyanazok, de különböző területeken jelennek meg. Kiemeli, hogy ezek az anomáliák nem tervezői feladatok, de ha már egyszer kiderült, érdemes lenne helyrehozni. A 40. oldalon illegális szeméttlerakóhelyekről van szó, sajnos az említettél sokkal több ilyen hely van. Talált egy honlap megjelölést és próbálta megnézni, egy térkép akar lenni, de nem működik. Szívesen venné, ha ez elérhető, megnyitható lenne. Megjegyzi még, hogy elütéseket is talált, a 35. oldal közepén „tetrakór” helyett „tetraklór”, a 32. oldalon „tekintgető” helyett „tekinthető” és a 8. oldalon a vízgazdálkodási területek rubrikában „taroznak ide” helyett „tartoznak ide” és egy-két helyen „a” vagy „az” van. Kiemeli, hogy úgy érzi, hogy a TSZT, SZÉSZ módosításának mostani szükségessége megalapozott, csak az a baj, hogy 2017. szeptember 1-je óta, mióta az új SZÉSZ és a településrendezési eszközök hatályba léptek, nem ez az első-második alkalom, hogy a SZÉSZ módosításra kerül. Jelzi, hogy a legutóbbi képviselő-testületi ülésen, egy tornacsarnok kapcsán jelentkezett egy beruházó és azonnal módosítani kell a SZÉSZ-t.



Ugyanúgy a SZÉSZ módosításával vált lehetővé, hogy a Bolgár utcai parkolónál irodaház épülhessen eredetileg, aztán majd meglátják. Úgy véli, hogy ez egy kicsit hasonlít ahhoz, amikor farkast kiáltanak minden egyes alkalommal, de amikor igazából jön a farkas, már nem hiszik el. Szerinte ez fontos dolog és meggondolandó, mert a SZÉSZ nem egy-két napra szól, hanem egy hosszabb időszakra meghatározza a város fejlődésének irányát, lehetőségeit, korlátait. Kifogásolja, hogy állandóan változtatásra kerül, bármilyen oknál fogja és főleg akkor, ha az erősen megkérdőjelezhető. Szerinte, ha valaki valamit szeretne csinálni, ne feltétlenül a SZÉSZ módosításával kezdje, hanem próbálja a meglévő keretbe alkalmazni azt, amit szeretne, ne pedig állandóan feszegetse a korlátokat, ugyanis ennek van egy nagyon-nagyon rossz üzenete. A SZÉSZ, mint jogszabály jogbiztonságot kell, hogy adjon, és ha mindig változtatják, a jogbiztonság, mint olyan, eltűnik. A lakosság részéről egyre többen fogják észrevenni, hogy gyakran módosul. Úgy látja, ha mindenki módosítani akarja, akkor ez a Városnak eléggé tragikus lenne és veszélyes tendencia. Nagyon meg kell gondolni, hogy mikor van szükség egy ilyen lépés megtételére, mert lerombolják azt, amit nagy nehezen sikerült valamelyest felépíteni. A helyett, hogy lerombolnák, erősíteni kellene, de nem gyakori változtatással, hanem azzal, hogy előrelátnak és ragaszkodni próbálnak a kijelölt úthoz.

**Horváthné Árkai Erzsébet** (Barackos út 17.): kérdezi, hogy nem közérdekű, konkrét ingatlant érintő kérdésre lesz-e módja a fórum végén.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: jelzi, hogy a fórum után válaszol a kérdésre.

**Egy lakos** a karzatról elmondja, hogy amikor a SZÉSZ kapcsán kérdezték a lakosság véleményét akkor kialakul úgymond egy konszenzus és lefixálódik. Kérdezi, hogy mi szükség volt erre, ha bármikor megváltoztathatják. A Radnóti utcai építkezés szintén a lakosság és a városvezetés közötti bizalmat rombolja le, mert a mostani SZÉSZ előírások elég masszívan ellentmondanak a történeteknek.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a SZÉSZ-t ők készítették. Aki ennek menetét figyelemmel kísérte, tudhatja, hogy milyen hosszú, küzdelmes úton haladtak végig, mert ez egy olyan új típusú SZÉSZ, tervrendszer, amely most jött létre Szentendre esetében, de sok más településen is. A 314/2012. számú kormányrendelet nem oly régi, a településrendezési eszközök megújítását és új rendszerbe való foglalását adta meg. Egy járatlan utat próbálnak meg járttá tenni, tehát magának a SZÉSZ-nek is vannak olyan tanulságai az alkalmazás során, hogy nem sokára lesz egy átfogó értékelés után, s a korrekciók a megfogalmazásokban az Építéshatóság számára adnak pontosabb alkalmazási lehetőséget. Az alkalmazás során kiderülnek olyan csorbai a SZÉSZ megfogalmazásának vagy egymáshoz való viszonyának, amelyet korrigálni kell, nem külső kezdeményezésre. Amikor készült a SZÉSZ, tudták, hogy folyamatban van olyan ügy, ami majd újra kényszeríteni fogja a SZÉSZ módosulását. Példaként említi a vízrendezési tanulmánytervet, ami készülöben van. A vízrendezésre vonatkozó eredmények jelentkezni fognak és ez megint azt a hatást fogja kelteni, hogy már megint hozzá kell nyúlni. Tudták, hogy ez időben nem tud illeszkedni egymáshoz, hogy a vízrendezési tanulmányterv és annak következményei be tudjanak épülni előbb, mint ahogy kész a vízrendezési terv. Kifogásként elhangzott, hogy ütre-főre változtatják a SZÉSZ-t. Jelzi, hogy a SZÉSZ a szabályozási tervvel együtt értendő. Úgy véli, hogy azon kívül, hogy vannak a központi előírások változása szerinti kényszerű változások, a jogszabályok is elég sokat alakulnak még mindig. Ezzel összefüggésben megemlíti a Településképi Arculati Kézikönyv és a településképi rendelet létrejöttét. A 2016. évi törvény hatására kellett megváltoztatni a településképi védelemmel kapcsolatos rendelkezéseket, és próbálták a SZÉSZ-nél figyelembe venni. Tudták, hogy lesz településképi védelmi rendelet, de nem volt gyakorlata. Jelzi, hogy a



településkép védelmi rendelet is kényszerűen előidézett ütközéseket. Azóta kiderült, hogy néz ki a településkép védelmi rendelet tartalmilag, a SZÉSZ-ből pedig vannak bizonyos elemek, amelyeket ki kell venni, mert a településképi rendelet jogosult róla szólni. Megjegyzi, hogy a jogszabályváltozások miatt is van egy kényszerűség, ami módosításokat igényel a SZÉSZ-ben. A beruházások kapcsán elmondja, hogy nehéz eldönteni, hogy melyik egy „ütre” szóló módosítás és melyik a város érdekét szolgáló beruházás. E témának szintén része a VOLÁNBUSZ pályaudvar területén az ideiglenes konténerek felállítását segítő SZÉSZ-módosítás. Úgy képzelték a SZÉSZ készítése idején az Önkormányzattal egyetértésben, hogy csak akkor nyúlunk hozzá akár a HÉV-állomáshoz, akár a VOLÁNBUSZ pályaudvarhoz, hogyha a területhasználatokban és a meglévő építmények átalakításában egy átgondolt koncepció létrejön. Ezért pillanatnyilag blokkolva van a SZÉSZ-ben a változás lehetősége a területeken, közben a VOLÁNBUSZ úgy gondolta, hogy annyira nem megfelelőek az utazóközönséget szolgáló létesítmények, hogy jó lenne legalább ideiglenesen egy konténercsoporttal megújítani. Nem tudják az intermodális csomópont beruházást az Önkormányzattal, a MÁV-val közösen létrehozni, amire vágyik a város. Úgy tudja, hogy ennek kapcsán folyamatban van egy tanulmányterv készítése, ami még mindig nem fogja a tervezést, a végrehajtást részleteiben segíteni, de lépést tesz afelé, hogy közeledjenek a jövőbeni elképzelések. Jelzi, hogy a VOLÁNBUSZ pályaudvar területén muszáj hozzányúlni a SZÉSZ-hez, hogy lehetővé tegyék a néhány konténer lecserélését vagy elhelyezését, és kulturáltabb környezetet tudjanak biztosítani. Sok esetben nehéz eldönteni, hogy mi az, ami tényleg városérdek. A Radnóti úti beruházás kapcsán elmondja, hogy annak az engedélyezési terv ideje korábbi, mint a SZÉSZ, tehát a korábbiak szerint kellett megkapnia a beépítés lehetőségét, sőt a SZÉSZ készítésénél figyelni kellett arra, hogy a korábbi SZÉSZ által biztosított szerzett jogokat ne keresztezzék, mert abból jogi vita kerekedhet. Kiemeli, hogy azt nem tudják ígérni, hogy hosszú ideig nem lesz SZÉSZ-módosítás. Nem csak azért, mert valakinek eszébe jut, hogy mást, vagy többet szeretne, mint ami a SZÉSZ-ben van. Jelzi, hogy az élet folyamatos változását nem lehet kitalálni. Követniük kell a szabályozással, és nem tudja megígérni, hogy olyan megfelelően rugalmas szabályozást tudnak adni, ami mindent be tud fogadni. Igazat ad abban, hogy a lakosságnak el kell tudni különíteni, hogy mi az, ami kényszerű jogszabályváltozás és nem befektetésről vagy beruházásról szól, de az is ugyanúgy szolgálja a város érdekeit. A tornacsarnok létrehozása is városi érdek.

**Szűcs Katalin** (Csillag u. 4.): megjegyzi, hogy nem az a kérdés, hogy az iskola melletti tornacsarnok nem szolgálja a város érdekeit, hanem az aggályos, hogy a belvárosban parkoló és egyéb nélkül tervezik. Szerinte egy gimnáziumnak nem kell olyan sportcsarnok, ahol városi rendezvényeket, nemzetközi szabványnak megfelelő kézilabdameccset lehet rendezni.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: úgy tudja, hogy egy másik sportcsarnok tervezése is folyamatban van, egy külterületi, a várost kevésbé terhelő és nagyobb rendezvények számára alkalmat adó csarnok lehet majd, ha létre tud jönni. Ennek a belvárosinak a mérete, forgalomvonzó hatása miatt nyilván egy külön telket jelöltek meg, hogy segítse a parkolást, ez egy döntés eredménye volt.

**Szűcs Katalin** (Csillag u. 4.): jelzi, hogy ezt a döntést megelőzte egy terület átminősítés, HÉSZ-módosítás. Ez a város és a beruházó érdeke, csak vannak más szempontok is, nem biztos, hogy azon a helyen kellene létrehozni.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: úgy gondolja, hogy a plusz parkoló többletként fog jelentkezni a belváros közelében és jobb lesz a parkolási helyzet, mert csak nagyobb rendezvény fog plusz forgalmat, terhelést jelenteni a környék számára. Valószínűleg sportegyesületek

fogják bérelni, hogy adott időben 30-50 gyerekkel foglalkozhassanak. Nagy rendezvény évente 4-5 alkalommal lesz. Jelzi, hogy tanít a Ferences Gimnáziumban, így próbálja védeni úgymond az érdekeiket. Folyamatos a kihasználtság, azért volt szükség a kültéri pályára is, mert nincs hely a tornaórák megtartására.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a kiírások függvénye, hogy mire van támogatás. Gyakran találkoznak azzal, hogy csak nagyobb projektre adnak támogatást, nem tudja, hogy a konkrét esetben így volt-e. Azért kell „nagyra szabni a kabátot”, mert csak így lehet hozzájutni EU-s támogatáshoz, tehát nem mindig a farkasétvágy okozza, hogy „nagyot álmodnak”.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: a kerékpárút kapcsán elmondja, hogy a 123/1997. Korm. rendelet módosításáról még tavasszal beszéltek a kerékpározásért felelős kormánybiztos úrral, ők megpróbálták a módosítást elérni. A tervezők is szorítva voltak, készült több tervváltozat is, hogy mi legyen a végső. Ha megváltozik nyáron a kormányrendelet, akkor most azt mondanák, hogy igen, nagyon okosan számítottak arra, hogy megváltoztatják, és a kerékpárút a megfelelő nyomvonalon van a HÉSZ és a SZÉSZ szerint is, de ha nem változtatták meg, akkor nyilván hozzá kellett igazítani. Kiemeli, hogy ha most nem változtatnak a szabályzaton, akkor megakadályozzák a kerékpárutat, ami mindenkinek fontos.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a VOLÁNBUSZ konténer elhelyezését a SZÉSZ nem tette lehetővé, mert az intermodális csomópont megcélzott fejlesztéséhez adta az építés lehetőségét. Jelzi, hogy több konténert helyeznek el egy csoportban, komfortnövelő lesz az üzemeltető és az utazóközönség számára egyaránt. Például lesz váróterem, büfé, pihenőhely a sofőröknek, öt-hat konténer összeépítésével 150 m<sup>2</sup> nagyságú építmény fog így létrejönni a mostaninak a helyén. Kiemeli, ahhoz, hogy ez létrejöhessen, módosítani kellett a SZÉSZ szövegét. Azért annyit sikerült belecsempészní – Főépítész úr is támogatta és egyetértett -, hogy azon kívül, hogy a konténereket elhelyezik, a megépített alapterület bizonyos mértékig növénytelepítést is hozzanak létre a konténerek közvetlen környezetében a szállítás, jobbítás szándékával. Olyan konténeres növénytelepítést várnának el, amely utcabútorként akár az utazóközönségnek ülőhelyként is szolgálna, így látványában és használatában is komfortosabbá válna a várakozóhely. Meghatározták azt is, hogy a konténereket a meglévő telek hány százalékán, illetve a meglévő konténerek helyén lehet létesíteni.

**Heljes Imre** (Áchim A. u. 2/A.): jelzi, hogy ez az elképzelés a VOLÁNBUSZ igénye alapján merült fel. Kérdezi, hogy a VOLÁNBUSZ ezt mikor fogja megvalósítani, ha a SZÉSZ változik, attól kezdve a VOLÁNBUSZ elkezd a munkát?

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a kerékpárút is tárgyalásos eljárásos menetrendbe kapcsolódott bele, mert nemzetközileg kiemelt beruházás. Viszont az Önkormányzat az autóbusz-pályaudvar átalakulását is kiemelt fejlesztési területnek jelölte ki, mert a VOLÁNBUSZ részéről a fejlesztés lehetőségére gyorsan van szükség.

**Heljes Imre** (Áchim A. u. 2/A.): elmondja, több helyről kaptak olyan jelzést, hogy nincs megfelelő várakozási hely és a VOLÁNBUSZ az eddigi megkereséseket nem különösebben respektálta. Ebből az következhet, hogy valószínűleg ez a fejlesztés belátható időn belül megvalósul. Felveti még, hogy van a VOLÁNBUSZ területének bejáratánál, jobb oldalon egy parkoló. Ahhoz képest, ahogy kinézett, picit jobb a helyzet, de még mindig eléggé hevenyészett megoldás. Kis beruházással sokkal jobban működhetne és nézhetne ki. Szerinte az Önkormányzat részéről erősen meggondolandó lenne, hogy a VOLÁNBUSZ-al



összekapcsolják ezt az ügyet. Megnéznék, hogyan lehetne ezt praktikusabbá tenni, külön kijárat és bejárat, hogy körbemelessen a forgalom. Úgy véli, a város adhat magára annyira, hogy a mindenki számára érzékelhető helyen lévő parkoló csinosabban nézzen ki. Hangsúlyozza, hogy a VOLÁNBUSZ-al tárgyalni kellene arról, hogy milyen formában lehetne a parkolót rendbe hozni, úgy is, hogy esetleg az Önkormányzat valamennyivel hozzájárul.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: jelzi, hogy továbbítják a felvetést. A parkoló kialakítása kapcsán elmondja, hogy a közlekedésbiztonság és a forgalmi helyzet átalakítását nem nagyon lehet megerősíteni. Sok belső kötöttsége van és nem is szabványos ez a parkoló. Ha szabványosítani szeretnék, akkor több átalakulást kellene véghezvinni, fásítás, közműkiváltások bonyodalma. Ez a téma a növények, virágok kapcsán is felmerült, mert szerették volna a természetes talajkapcsolatot, de a közműkiváltások miatt nem tudták elérni. Ezért szerepeltetik a szabályzatban, hogy legalább 40 cm mélységű egybefüggő földfelület legyen az életképes növények érdekében, és ne csak a létrehozás pillanatában zöldítő dolgok jöjjenek létre. Hangsúlyozza, hogy valami szebb és jobb létrejöttéhez átalakításra, rendszerben való gondolkodásra lenne szükség a közlekedési megoldás kapcsán is, ami viszont az autóbusz-pályaudvar, a HÉV-állomás számára sok dolgot bevonzana.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): úgy véli, ha megvalósul az új konténerépület, akkor lemondhatnak az intermodális központról, mert belátható időn belül itt változás nem lesz. A 150 m<sup>2</sup> alapterületű konténer helyett 250 m<sup>2</sup> alapterületű konténerre lesz, ami jelentős bővítés. Ez elsősorban a szolgáltatás minősége és az utasok érdekében történik, váró, nyilvános WC stb. lesz a virágüzlet, pecsenyész, kucsmásoló stb. helyett.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: jelzi, hogy lesz iroda, pihenőhely a sofőrök részére, talán zuhanyozó is, nagyobb részben pedig az utazóközönség komfortfokozatát növelik.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): ha belátható időn belül nem lesz épület, akkor úgy gondolja, hogy érdemes lenne a parkolóval foglalkozni, és hosszútávra, évekre meg kellene oldani nem túl nagy befektetéssel. Kiemeli, hogy van javaslatuk a parkoló használatára, a megközelítéssel van igazából gond. Jelzi, hogy a nyilvános WC épülete és a 11-es főút között van egy kb. 3 méteres sáv. Ott kellene megnyitni a 11-es főútról, az aluljáró után egy parkoló bejáratot, kihajtani pedig a jelzőlámpánál lehetne, ahol most is. Szabályozni kellene, hogy ahol az autóbuszok bejönnek a pályaudvarra, ott más gépjármű ne hajthasson be.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: úgy véli, hogy a kisíves behajtás engedésére történt az utalás. A leágazás lehetőségét nyilván forgalomtechnikailag kellene engedélyeztetni, mert biztos minden szabványtól eltér. Jelzi, hogy egy lassító sávon való kihajtás még nem feltétlenül csomópont, mert egy újabb csomópontot az autóbusz kihajtáshoz közel nem lehetne létrehozni. Ez egy kihajtó lenne a meglévő sávon belül, de a kihajtást ilyen nagy forgalmú úton, mint a 11-es főút, csak akkor szokták megengedni, ha plusz sávot tudnak kialakítani, egyébként forgalomlassítást eredményez.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): szerinte a jelenlegi helyzetenél biztosan jobb lenne a javaslat szerinti megoldás, mert van plusz sáv.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: jelzi, hogy van ott egy plusz sáv, amely az üzletek előtti parkolóból jön ki. Hangsúlyozza azonban, hogy bármiféle módosuláshoz a Magyar Közút Zrt-től kezdve, nagyon sok hatóság jóváhagyása szükséges



**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): megjegyzi, hogy ez a javaslat ott van a Magyar Közút Zrt. asztalán több, mint két hónapja, de szokás szerint választ még nem kaptak.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: ősszel elhangzott, hogy tervezi a minisztérium - a városi lobbizás eredményeként is - a 11-es főút felújítását. Bekérték az Önkormányzat véleményét, és az Önkormányzat a teljes szakaszra megmondta, hogy hol, miket kellene változtatni. Jelzi, hogy még nem kezdték el a konkrét tervezést. Neki is vannak még további ötletei, hogyan tudnák javítani a helyzetet a 11-es főúton. Szerinte az a tervező dolga, hogyan lehetne ezt majd kulturáltan megközelíteni, ha a VOLÁNBUSZ hosszútávon így szeretné használni. Nyilván egyeztetni kell a VOLÁNBUSZ-al, de az Önkormányzat megadhatja a tervezőknek, hogy ezzel foglalkozzanak.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): úgy gondolja, hogy jó lenne bevonni a véleményezésbe a lakosságot is. Elmondja, hogy a civilek által kezdeményezett javaslatot a VOLÁNBUSZ-al már megtárgyalták, és nem zárkóztak el, egyetértettek vele. Jelentősen csökkent az a konfliktus, ami az autós, az autóbuszvezető és az utasok között naponta és főleg reggel lezajlik. A VOLÁNBUSZ területe az egyenes vonal a Hév-állomás falsíkjától a 11-es főútig, azonban a piros ház melletti plusz bejövő sáv önkormányzati terület. Kérdezi, hogy az autóbusz-pályaudvar fejlesztésének finanszírozásában részt vesz-e az Önkormányzat, vagy csak engedélyezi a SZÉSZ módosítását. Emlékeztet rá, hogy 15 évvel ezelőtt volt már egy 100 millió Ft-os nagyságrendű pályázat kiírva, volt győztese is, de nem valósult meg, és a nyertes pályázat ment a kukába. Reméli, hogy nem egy hasonlóan a tanúi, hogy valami elkezdődik, az Önkormányzat esetleg részben finanszírozza, de nem épül meg semmi. Felveti azt is, ha az Önkormányzat beleteszi a pénzt, akkor ki a tulajdonos. Emlékei szerint a VOLÁNBUSZ 8 évvel ezelőtt eladta a területet, és most visszabérli.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: felhívja a figyelmet, hogy egy másik részt adtak el, hogy üzletközpontot építsenek, ami nem VOLÁN, hanem BKV terület volt.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): úgy gondolja, hogy a műszaki telepről van szó, ami eladásra került.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: jelzi, hogy a pályaudvar területe biztos a VOLÁNBUSZ-é.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): megjegyzi, hogy a főtí bázist is eladták és visszabérlik.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy nem tud róla, hogy a konténerépületek fejlesztésében az Önkormányzat anyagilag részt venne.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: megjegyzi, hogy a pályaudvar, az intermodális csomópont tekintetében látszik, hogy főleg állami szinten minden évben változik valami. A MÁV, HÉV, BKV, VOLÁNBUSZ stb. vonatkozásában jó lenne tudni, hogy ki-kihez tartozik. Vannak olyan pletykák, hogy a választások után tervezik az egységesítést, és ha már egy kézben van, akkor könnyebb az intermodális csomópontot megvalósítani. Azt is hallotta, hogy a Dunakanyar fejlesztési tervében – határideje 2030. év – szerepel. Az Önkormányzat kérte a Turisztikai Ügynökséget, hogy kerüljön be a tervbe, mert az intermodális csomópont látvány szempontjából, és az ingázók, az ideérkező turisták miatt fontos lenne a kulturált környezet biztosítása, ami nyilván a parkolót is érintené. Úgy véli, hogy ez nem a közeljövőben lesz, hiszen látszik a kerékpárút esetében is, hogy kb. két éve kezdődött a Budapest-Szentendre szakasz tervezése, és mostanra jutnak el odáig, hogy egyáltalán engedélyes terv legyen.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy pillanatnyilag a hatályos településrendezési eszközökben az tudott megjelenni, hogy a településszerkezeti terv a kijelölt intermodális területre a többszintű területhasználatot lehetővé tette. Ebből állhatna össze egy olyan projekt, ami kiszolgálja az autóbusz-pályaudvart, a HÉV-közlekedést, és még egyéb városi funkciók szövetéből jöhetne létre és képezhetné az intermodális csomópont kialakításához a szabályozási-, vagy a szerkezeti tervi meghatározást. Az, hogy ténylegesen hogyan néz majd ki, csak akkor lehet meghatározni, ha összeállnak a szándékok és a projekt feltöltői.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): jelzi, hogy Pintér Ádám képviselő említette, hogy a 11-es főút áttervezéséhez kikérték az Önkormányzat véleményét. Érdeklődik, hogy erről a lakosság véleményét is megkérdezik? Elmondja, hogy reggel 8 óra előtt a belvárosban, az iskolák környékén eszméletlen a forgalom. Van elképzelés, hogy ezt hogyan lehetne megoldani, de ez érinti a 11-es főutat is.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy a véleménykérés a Magyar Közút Zrt. részéről egy előzetes puhatolózás volt, hogy milyen dolgokra volna igény. Nem egy tervismertetés volt, hanem csak egy levél, hogyha vannak ötletek, akkor azt a tervezés, közbeszerzés előkészítéséhez kérik. Ha elindul a tervezés, akkor nyilván lesz egyeztetés, ez pedig csak egy előzetes, nem hivatalos felmérés volt.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): hangsúlyozza, hogy épp abban látja az esélyt, hogy amikor az ötleteket összegyűjtik, megkérdezik a lakosságot. A tervező védi a terveit, és akkor már borzasztó nehéz bármiféle változást elérni.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: jelzi, hogy még nem indult el a tervezés. A tervezési folyamat során egyeztetnek az érintettekkel. Többek között a várossal is kötelező, mint ahogy a SZÉSZ-módosítás kapcsán a lakossággal való egyeztetés. Úgy véli, ez abszolút a jövő zenéje, hiszen megvalósításra végképp nincsen dátum. Egy folyamat elején vannak, és ha minden jól zajlik, akkor két év múlva lehet valamiféle terv, az addig lezajló folyamatban pedig lesznek egyeztetések.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): kéri Pintér Ádám képviselőt, hogy ha ez szóba kerül, jusson eszébe a lakossági egyeztetés.

**Egy lakos** a karzatról elmondja, hogy a 11-es főútra felfestették a kerékpárútnak álcázott valamit, ami rendkívül balesetveszélyes, például a lőtér mellett az autóbusz a saját sávjában sem fér el, nemhogy még mellette a bicikli is.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy annak idején kerékpáros szervezetek keresték meg a várost, 3000 támogató aláírást gyűjtöttek. Az Önkormányzat a mellé állt 2014-ben, hogy azon kerékpárosok, akik alkalmasak a 11-es főúton való kerékpározásra, használhassák azt. Megkereste őket az Országos Kerékpáros Szövetség is, miszerint magyar válogatott versenyzők járnak a Pilisbe edzeni, és számukra sokkal inkább megfelelő a 11-es főút szélén való kerékpározás, mint 10-20 km/órával bolyongó gyerekek közt közlekedni a kerékpárúton, hiszen sokkal nagyobb a különbség a kisgyerek kerékpáros sebessége és a versenyző sebessége között. Az volt a kérés, hogy a 11-es főúton a Magyar Közút Zrt. szedje le a tiltó táblákat, és engedje meg a kerékpározást. A legtöbb embernek fel sem tűnt volna, hogy már nem a korábbi jelzőtáblák vannak kint, és mehettek volna a 11-es főúton a kerékpárosok. A Magyar Közút Zrt. azonban jogszabályokra hivatkozva úgy látta, hogy csak akkor engedhetik, ha terv készül. Az Önkormányzat azt mondta, hogy készüljön terv és a tervből ez sült ki.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: elmondja, hogy a kerékpárosok egy rétegének biztosan jó ez a megoldás, mert hajtanak a maguk tempójában, a maguk biztonságérzetével, de ha odatéved egy nem rutinos kerékpáros, akkor veszélyes a közlekedés a kerékpáros számára is és a gépjárművezetőknek is. Hangsúlyozza, hogy amikor a SZÉSZ készült, a tervezőcsoport nem értett ezzel egyet és megpróbálták ellenvéleményt kinyilvánítani.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy a 11-es főúton nagyrészt a szigetes gyalogátkelőhelyeknél vannak útszűkítések, ott az Önkormányzat is kérte a Magyar Közút Zrt-t a szélesítésre. Jelzi, hogy a kerékpáros tervet is úgy fogadták el, hogy a jövőben a tervező is javasolja a szélesítést. Sokan nem értették, hogy mik azok az ún. vörös hurkák a zebrák előtt. Ennek az a célja, hogy úgy sorolja be az autókat, hogy lassítsanak a zebrák előtt.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): jelzi, hogy tagja annak a civil csoportnak, amely tiltakozik ez ellen. Levelet írtak a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnak, a Magyar Közút Zrt-nek és a Rendőrségnek, két válasz már érkezett. Hangsúlyozza, hogy rengeteg alapvető szabályt megszegtek a kerékpáryomok tervezése és felfestése során.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: hangsúlyozza, hogy semmilyen szabályt nem szegtek meg, a szabály alóli felmentést a törvény szabályozza, és hozzájárult a minisztérium.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): elmondja, hogy a kerékpáros és a gépjármű egy közös aszfalton való közlekedését a sebesség és a járműforgalom nagysága határozza meg. A 11-es főúton 50 km/óra a sebesség, a járműforgalom nagysága naponta 2000 db lehet, ezzel szemben a valóság az 50.000 db-ot meghaladja a Magyar Közút Zrt. hivatalos statisztikája szerint. Jelzi, hogy igaz, hogy megkapták az engedélyt a minisztériumtól, de éppen azt szeretnék tudni, hogy miért, milyen indokkal kapták meg. Kiemeli, hogy a rendőrség felel a biztonságért, ennek kapcsán az országos rendőrfőkapitánytól azt a választ kapták, hogy ebben az esetben a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság lett volna az illetékes, hogy forgalombiztonság szempontjából véleményt nyilvánítson. Hangsúlyozza, hogy a Pest Megyei Rendőr-főkapitányságot ebben az ügyben nem hívták meg.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: felhívja a figyelmet, hogy volt megbeszélés a Városháza Dísztermében, ahol a rendőrség képviselői jelen voltak.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): kéri Pintér Ádám képviselőt, hogy engedje meg neki, hogy ennek kapcsán inkább az országos rendőrfőkapitány levelére hagyatkozzon.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: jelzi, hogy a Szentendrei Rendőrkapitányság képviselői egész biztosan itt ültek a Városházán. Az, hogy ők szóltak-e a Pest Megyei Rendőr-főkapitányságnak, hogy nekik kellene részt venni, vagy a Pest Megyei Rendőr-kapitányság delegálta őket, azt nem tudja, de jelen volt a rendőrség.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): elmondja, hogy kikérték a tervdokumentációt, van audit. Kiemeli, hogy Pej Kálmán tervező leírta, hogy ez az egész nem felel meg az érvényes előírásoknak. Úgy látja, hogy most mindenki úgy fogalmaz, hogy nem tehet róla. Ahogy említette, a Pest Megyei Rendőr-főkapitányság azt közölte, hogy őket meg sem kérdezték ez ügyben. A Magyar Közút Zrt. levelében úgy válaszolt, hogy az Önkormányzat a megrendelő, a Képviselő-testület elfogadta, a minisztériumban engedélyezték, ők csak megcsinálták.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy a valóság szerint az Önkormányzat finanszírozta a tervezést, és a terv a Magyar Közút Zrt. részére készült. Nyilván volt róla egyeztetés a Városházán is, de a Magyar Közút Zrt-nek, illetve a minisztériumnak kellett



befogadnia, mint engedélyező hatóságnak. Az is tény, hogy az Önkormányzatot megkeresték 2014-ben, hogy engedélyezze a kerékpározást a 11-es főúton. Az Önkormányzat a mellé állt, hogy szedjék le a jelzőtáblákat, a Magyar Közút Zrt. kérése alapján ment tovább a folyamat a tervezéssel.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): megjegyzi, hogy az Önkormányzat azzal a kitételrel engedélyezte a kerékpármotort, hogy szem előtt tartja a forgalombiztonságot, ami nem valósult meg.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: hangsúlyozza, hogy a forgalombiztonságra majd ősszel lehet visszatérni, amikor eltelt egy év. Az előírás szerint évente felülvizsgálatot kell tartani az ügyben. Szeptember-október hónapban fog készülni egy közlekedésbiztonsági audit. Jelzi, hogy nem a Magyar Közút Zrt. fennhatósága alá tartozó budapesti útszakaszon, a 11-es főút befelé vezető szakaszán 70 km/órával lehet közlekedni. Ott ugyanúgy engedélyezték a kerékpározást, lesztek a táblákat és nem történtek kerékpáros balesetek. Erre föl szerette volna az Önkormányzat, hogy aki akar, közlekedjen biciklivel és ne büntessék őket a rendőrök feleslegesen. Szerinte észre sem vette volna a közlekedők 95 %-a, hogy a szabály változott. Ez volt a kiinduló állapot, aztán eljutottak odáig, hogy a minisztérium engedélyezte a módosítást. Az Önkormányzat tisztában van vele, hogy a szűkületek problémásak, és a 11-es főút tervezése kapcsán kérték, hogy a szélesítéseket oldják meg. Sokat fog segíteni az is, ha a borzalmas állapotú csatornafedők a helyükre kerülnek.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): elmondja, hogy a csatornafedők kb. 90 %-át szintbe kellene hozni.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: megjegyzi, hogy sokan panaszkodtak, hogy 3-4 hétig cserélték a csatornafedőket.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): jelzi, hogy most már közlekedhetnek rajta. Elmondja, hogy szerinte az az érvelés nem állja meg a helyét, hogy csak a versenykerékpáros fog a 11-es főúton közlekedni, mert ez a jelzőtáblából nem derül ki, most lesztek a táblákat, bárki mehet.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: szerinte épeszű ember fel tudja mérni, hogyan tud kerékpározni, és a forgalmat látva, ha nem érzi magát biztonságban, nem fog a 11-es főúton kerékpározni.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): hozzáteszi, hogy a KRESZ-ben nincs benne, hogy biciklizni csak az épeszűnek szabad.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: úgy gondolja, hogy sok autósnek nem kellene vezetnie, sok kerékpárosnak nem kellene bicikliznie.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): úgy véli, hogy sok sebből vérzik ez a dolog. Elmondja, hogy még várják a minisztérium válaszát, mint illetékes, hiszen ott engedélyezte valaki. Ha a szabálytól kicsit eltérnek, semmi gond, de itt több, mint huszonötszörös a forgalomnagyság.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: jelzi, hogy a másik példa szerint, a 11-es főút budapesti szakaszán, 70 km/órás sebesség mellett lehet kerékpározni és nem történnek sorozatban balesetek.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): elmondja, hogy figyelembe kell venni azt is, hogy itt két sáv van, ott több sávós út van és mindenki igyekszik a belső sávok felé.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: szerinte a több sáv még nagyobb forgalmat jelent, ami veszélyesebb, mint a két sávós út. A forgalomnagyság kapcsán pedig csúsztatásnak érzi a számokat, mert 55 ezres a Szentendre településhatárán belépő forgalom a 11-es főútra, azonban Pomáz felé elmegy 15-16 ezer, onnantól már csak 40 ezer autó jön. Hozzáteszi, hogy nem kerékpársávról, hanem kerékpáryomról van szó. A statisztikák szerint kb. 10 évvel ezelőtt 7 ezer autó ment Leányfalu irányába, jelenleg ez a szám 22 ezer autó. Ez azt mutatja, hogy alapvetően nem a Szentendren belüli forgalom nőtt, hanem az átmenő forgalom.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): felhívja a figyelmet, hogy a Pomáz felé közlekedők abszolút nem szerepelnek a statisztikában, mert a mérőpont a Szentendrei Rendőrkapitányság előtt van.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: kiemeli, hogy látta az őszi felméréseket, és a legfrissebb adatokat ismertette. Egyébként kerékpáros hálózati terv is készült, aminek most volt a minisztériumi egyeztetése.

**Tóth Sándor** (Pásztor u. 17.): jelzi, hogy amiről beszélt, az a Magyar Közút Zrt. hivatalos mérőpontja szerinti adat, kilométerszelvényben van megadva, és a 19.00 szelvény a Rendőrség előtt van.

**Pintér Ádám** önkormányzati képviselő: elmondja, hogy ő mást látott, azonban nem ez a témája a mai lakossági fórumnak.

**S. Vasi Ildikó** településtervező: úgy gondolja, hogy több fórumot kellene kezdeményezni ilyen témában, ha ekkora az érdeklődés. Felhívja a figyelmet, hogy az EuroVelo 6 és a VOLÁNBUSZ pályaudvar tervmódosítása az elsődleges megbeszélnivaló. Megismétli, hogy az ezzel kapcsolatos dokumentumok 8 napig még elérhetőek az Önkormányzat honlapján. Helyes Imrének köszöni a lektori szintű átnézést, továbbítani fogja kollegáinak, és szeretné, ha e-mailben is megkaphatná a feljegyzéseit. Jelzi, hogy az említett idej változások minden egyes részlete tekintetében nem tudnak naprakész információval rendelkezni.

**Horváthné Mácsai Mónika** főépítési koordinátor: több kérdés, hozzászólás nem lévén, megköszöni a részvételt és a lakossági fórumot 19.35 órakor bezárja.

K.m.f.

Készítette:

  
  
Samorné Janik Erzsébet  
jegyzőkönyvvezető





# J E L E N L É T I   Í V

## Lakossági Fórum

### EuroVelo 6 fejlesztés: partnerségi egyeztetés

2018. január 24., 17.30 óra

Városháza Díszterem Szentendre

N É V

ALÁÍRÁS

Aba Lehel főépítész

Horváthné Mácsai Mónika főépítész koordinátor

Pintér Ádám önkormányzati képviselő

Molnár Balázs projektvezető (NIF Zrt.)

Zsupponits Ádám tervező (Partner Kft.)

S. Vasi Ildikó településtervező (Pro-Terra Kft.)

Szilágyi Csilla településmérnök (Pro-Terra Kft.)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

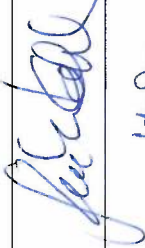



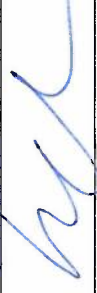
.....

.....



# JELENLÉTI ÍV

Lakossági fórum - EuroVelo 6 fejlesztés: partnerségi egyeztetés  
2018. január 24., 17.30 óra – Városháza Díszterem


	Név (Nyomtatott, olvasható)	Lakcím (Utca név, szám)	Telefon	e-mail	Aláírás
1.	Szűcs Satalin	2000. fue Csillag u. 4.		Szucs.Satalin@egymaskor.com	
2.	DETHOUF OTMAN	1031 BP. NÁIN ÁGI 14/6		holleg@t-online.hu	
3.	HELYES IMRE	2000 SZENT BODR ÁCHM ANDRÁSZ/A	70-402-5502	HELYESEK@YAHOO.COM	
4.	SZILÁGYI LÁSZLÓ	2000 BOLDOG U. 10			
5.	Székely Róbert	Deák u. 3.			
6.	Király Árpád	Seregély 16		arpad.bakay @getultra.com	
7.	Tóth Sándor	Ruzsák u. 17.			
8.					
9.					
10.					





# JELENLÉTI ÍV

Lakossági fórum - EuroVelo 6 fejlesztés: partnerségi egyeztetés  
2018. január 24., 17.30 óra – Városháza Díszterem

	Név (Nyomtatott, olvasható)	Lakcím (Utea név, szám)	Telefon	e-mail	Aláírás
1.	HORVÁTHNE ARKAI ERSEBET	SIENTENDRE BARACKOS UT 17.	06-20/3723788	arkaiibole@gmail.com	Hondhe Arkai Ersebet
2.	<del>DIANA CSULA</del>				
3.	GERZSANY LIZSANT	SIENTENDRE BOL V. G.	70-6160111	GERZSANY@ GMAIL.COM	
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					







E-mailben elküldve: 2018. 01. 26.

2. sz. melléklet

Mácsai, Mónika &lt;macsai.monika@szentendre.hu&gt;

## Partnerségi vélemény VOLÁNBUSZ pályaudvar ideiglenes fejlesztése kapcsán

Cilárik Csaba &lt;cilarik@gmail.com&gt;

2018. január 26. 12:37

Címzett: foepitesz@ph.szentendre.hu

Másolatot kap: István Szulovszky &lt;istvan.szulovszky@gmail.com&gt;, helyesek@yahoo.com, Adrienn Cilárik &lt;cilarik.adrienn@gmail.com&gt;, Antalné Bánfalvi &lt;bankati149@gmail.com&gt;

Tisztelt Aba Lehel Főépítész Úr!

Olvasva partnerségi felhívást a Volánbusz pályaudvar fejlesztése, átépítése kapcsán, szeretném felhívni figyelmét a Volánbusz pályaudvar csomóponti kereszteződésére és az ott napi rendszerességgel kialakuló forgalmi káoszra, amellyel már elég régóta foglalkozik több mindenki is városunkban.

A Volánbusz napi rendszerességgel tesz bejelentést Szentendre város rendőr kapitányságára, hogy a buszok szabad ki és behajtását akadályozzák a civil gépjárművek, még se történik semmi se ez ügyben.

Most mellékelten küldöm meg a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatalának mint HATÓSÁG, tájékoztató levelét és határozatát, amely kimondja, hogy személygépjárművek behajtása a szóban forgó kereszteződésben egyértelműen TILOS!

Kérném e levél tartalmát figyelembe venni a Volánbusz pályaudvar fejlesztése kapcsán.

Kérném az adott csomópontban fizikális korlátokkal (pl.:sorompó) is megszüntetni a jövőben a civil gépjárművek behajtását.

Köszönettel:

Cilárik Csaba

----- Továbbított levél -----

Feladó: Vizer-falus Andrea &lt;vizer-falus.andrea@pest.gov.hu&gt;

Dátum: 2017. július 7. 9:22

Tárgy: Szentendre, Volán buszpályaudvari csomópontnál kialakult forgalmi rend káosz

Címzett: cilarik@gmail.com

Tisztelt Cilárik Csaba!

Mellékelten küldöm a tárgyi ügyben lefolytatott vizsgálat eredményéről szóló tájékoztatásunkat.

Üdvözléssel:

**Vizer-Falus Andrea**  
üzleti szakügyintéző

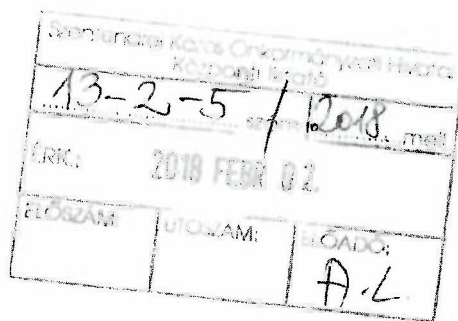
Tel: +36 1 +460 2277

vizer-falus.andrea@pest.gov.hu

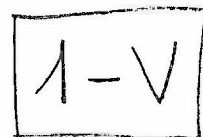
**Pest Megyei Kormányhivatal**  
**Érdi Járási Hivatala**  
**Közlekedési és Fogyasztóvédelmi Főosztály**  
Üzleti Osztály

1141 Budapest, Komócsy utca 17-19.

Levélcím: 1576 Budapest 141, Pf. 25.



partnerségi vélemény



1440-2-2017.pdf  
54K

Tervezési nyitóléte: 2018. 01. 26.

Mácsai



PEST MEGYEI  
KORMÁNYHIVATAL  
ÉRDI JÁRÁSI HIVATAL

Ügyiratszám: ÚT/1440/2/2017.  
Ügyintéző: Vizer-Falus Andrea  
Telefon: 061-460-2277

Tárgy: Szentendre, 11. számú másodrendű főút 19+316  
km szelvényben lévő csomópontban a szabálytalanul  
közlekedő, illetve várakozó személygépjárművek  
akadályozzák a menetrendszerinti autóbuszok ki- és  
behajtását  
Hív. szám: -  
Melléklet: -

Tisztelt Cillárik Csaba!

Tájékoztatom, hogy a Pest Megyei Kormányhivatal Érdi Járási Hivatal Közlekedési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Ütőgyi Osztályunkhoz (továbbiakban: Hatóság) 2017. június 2-án elektronikus úton érkezett bejelentését a panaszokról és a közérdekű bejelentésekről szóló 2013. évi CLXV. törvény 1. § (3) bekezdése alapján **közérdekű bejelentésnek minősítettem** és elrendeltem annak kivizsgálását.

A vizsgálat eredményéről az alábbiak szerint tájékoztatom:

Szentendre közigazgatási területén, a 11. számú Budapest- Esztergom- Tát másodrendű főút 19+316 km szelvényében lévő csomópontban a személygépjárművek behajtása nem megengedett. A 11. számú másodrendű főúton Szentendre felől „Besorolás rendjét jelző tábla” (KRESZ 116. ábra) jelzi, hogy jobbra „Mindkét irányból behajtani tilos” (40. ábra) alatta „kivéve volán” felirattal, azaz csak a Volán járatai hajthatnak be. Budapest felől érkezőeknek a balra kanyarodó sávon „BUSZ” burkolati jel felfestés jelzi, hogy balra kanyarodni csak autóbusszal lehet. Tekintettel az előzőekre azon személygépjárművek akik behajtanak a csomópontba, akadályozzák a menetrendszerinti volán buszjáratok közlekedését szabálysértést követnek el, amelynek szankcionálása a rendőrhatalóság hatáskörébe tartozik.

A közúti közlekedésről szóló 34. § (1) bekezdése szerint (továbbiakban: tv) „A közút kezelője – az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva – köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen. (2) A közút forgalmi rendjét – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a közút kezelője alakítja ki. A forgalmi rendet – a forgalmi körülmények vagy a baleseti helyzet jelentősebb változása esetén, de legalább öt évenként – a közút kezelőjének felül kell vizsgálnia, és ha szükséges, módosítania kell. A közlekedési hatóság – a közlekedés biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében – kezdeményezheti a forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.”

Megállapítottam, hogy a forgalmi rend egyértelműen tiltja a személygépjárművek behajtását, ezért az érintett közútkezelő a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Pest Megyei Igazgatóság (1084 Budapest, Gyömrői út 93-95.) bevonását nem tartottam indokoltnak.

Jelen levelemmel egyidejűleg felhívtam a Pest Megyei Rendőr- Főkapitányság Szentendrei Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztályának figyelmét a szabálysértésre és kértem a szükséges intézkedéseik megtételét.

Kérem fenti tájékoztatásom szíves elfogadását.

Budapest, 2017. július 3.

Dr. Szabó Zsolt járási hivatalvezető  
névében és megbízásából:



Tolna Sándor  
főosztályvezető

Közlekedési és Fogyasztóvédelmi Főosztály  
Utógyi Osztály  
1141 Budapest, Komócsy u. 17-19.  
Telefon: (06-1) 460-2220 Fax: (06-1) 460-2285  
E-mail: utogyi@pest.gov.hu  
Web: http://www.kormanyhivatal.hu/hu/pest

**Szentendre Város TSZT és SZÉSZ módosítása  
az Eurovelo6 kerékpáros útvonal déli szakasza és az intermodális csomópont területén a VOLÁNBUSZ  
pályaudvar ideiglenes fejlesztése kapcsán  
Tárgyalásos eljárás - Véleményezési szakasz  
Partnerségi egyeztetés: 2018. január 16. - február 1. közötti időszakban**

**Beérkezett partneri vélemények**

Part- neri kód	Érkezett	Vélemény (ikt. szám)  Partner (neve, címe)	Partneri vélemény összefoglaló leírása	Szakmai válasz
1-V	2018.01.26	E-mail (13-2-5/2018.)  Cilárik Csaba	Volánbusz pályaudvar fejlesztése, átépítése kapcsán felhívja a figyelmet a Volánbusz pályaudvar csomóponti kereszteződésére és az ott napi rendszerességgel kialakuló forgalmi gondokra. Kéri a csomópontban fizikális korlátokkal (pl. sorompó) is megszüntetni a jövőben a civil gépjárművek behajtását.  <i>A benyújtott vélemény teljes terjedelmében a partnerségi jegyzőkönyv mellékletében 1-V kódszámmal megtalálható.</i>	<b>Az észrevétel nem a településrendezési eszközök módosításának tárgyába tartozik, így nem tekinthető érdemi észrevételnek. A véleményezési dokumentáció átdolgozása nem vált szükségessé.</b>

**INDOKLÁS**

A VOLÁNBUSZ pályaudvar ideiglenes fejlesztése kapcsán érkezett észrevétel, mely a pályaudvar forgalomtechnikai problémáira kívánta felhívni a figyelmet, s tett javaslatot annak kezelésére. Mivel a jelen módosítás a pályaudvar működésének ilyen irányú kérdéseiben nem kompetens, ezért a javaslat a jelen módosítást nem befolyásolja.



