



**Szentendre Város Önkormányzat
Polgármester**

2000 Szentendre, Városház tér 3.
Telefon: +36-26-785-042, Fax: +36-26-816-127
Email: polgarmester@szentendre.hu

Révész Máriusz úr
aktív Magyarországért felelős kormánybiztos

Ügyiratszám: **PM-11-2020.02.12.**

**Miniszterelnöki Kabinetiroda
Budapest**

Tárgy: EuroVelo6 kerékpáros híd

Tisztelt Kormánybiztos Úr!

Az elmúlt hónap végén Vitézy Dávid már megszólalt városunkat a Szentendrei-szigettel összekapcsoló híd ügyében, Ön pedig, aki az illetékes kormánybiztos, az Index „Kerékagy blog”-on „Mi lesz a szentendrei kerékpáros híddal?” címen tette közzé írását.

Bár álláspontunk elég távol áll egymástól, szeretnék abban bízni, hogy céljaink, törekvéseink azonosak a Szentendre és Szigetmonostor között megvalósításra váró gyalogos-kerékpáros híd kapcsán.

Számomra, és városunk lakói számára rendkívül fontosak az Ön által is hangsúlyozott környezetvédelmi szempontok. Kifejezetten kíváncsiak vagyunk, hogy Budapestről és a környező településekről fenntartható módon elérhető legyen a Szentendrei-sziget, és erre a célra alkalmas lehet egy jó helyen megtervezett, és ideálisan kivitelezett gyalogos és kerékpáros híd.

Környezetvédelmi, közegészségügyi, vagy akár életminőségi, vagyis élethezési szempontból a szentendrei és a térségben élők számára - évek óta - elsődleges probléma a főváros és a Dunakanyar közötti közlekedési kapcsolat egyre drámaibb ellehetetlenülése.

Kiemelt problémánk a 11-es út járhatatlansága, az egyre nyomasztóbb forgalmi dugók reggelente és késő délutánonként, vagy egy-egy napsütötte hétfői napon, amikor a környező településekről, a fővárosból, vagy annak érintésével térségünket tömegek keresik fel autójukkal.

A mára túlnépesedett agglomerációban – jobb megoldás híján – túl sokan szállnak autójukba, és nem csak azért, mert a kerékpáros közlekedés feltételei elégtelenek. Az bizony nem várható el sem a budakalásziaktól, leányfalusiaktól, pomáziaktól, szentendreiaktól, tahitófalusiaktól, sem pedig a szigeti négy településen élőtől, hogy az év nagy részében kerékpárra pattanva közelítsék meg a térség intézményeit, vagy a fővárost, ahová dolgozni, tanulni, szórakozni, vagy éppen orvoshoz járnak.

Térségünknek a közösségi közlekedési, azon belül a kötöttpályás HÉV közlekedési kapcsolata a fővárossal rendkívül elavult, korszerűtlen, lassú és drága. Ennek a problémának a megoldására évtizedek óta nincsenek kivitelezésre előkészített projektek. Bízunk abban, hogy a kormány, a Főváros és a térség önkormányzatai között a közeljövőben felgyorsulnak az érdemi egyeztetések az itt élőket közvetlenül, nap mint nap érintő közlekedési problémákról, de addig is készek vagyunk támogatni minden olyan törekvést, amely elősegíti a közlekedési kapcsolatokat javítását.

E szempontokat is figyelembe vettük, vesszük akkor, amikor a Szentendre és a Szentendrei-sziget közötti gyalogos-kerékpáros híd ügyével foglalkozunk.

Ön az írását a „Kerékagy blog”-on tette közzé, s talán a blog célközönségére tekintettel egyszerűsítette le úgy a mi álláspontunkat, miszerint az volna a problémánk a híd ügyében, „hogy a Duna-korzón áthalad a kerékpárút.”

Tudni érdemes, hogy az előző városvezetések által elindított, és előrehaladott állapotban lévő „Dunakorzó felújítási projekt” egyáltalán nem számolt azzal, hogy Szentendre intenzíven használt közösségi terét egy nemzetközi kerékpárút szeli majd át. Ennek a konfliktushelyzetnek a kezelésére nem voltak sem Önnek, sem a tervezőknek kész és jó válaszai, amikor első és mindmáig egyetlen (2020. január 16-i) személyes találkozáson ezt a problémát felvettem.

Pontosítanom kell Önt (hogy ne tájékoztassuk félre a blog olvasóit): január 16-án már jeleztem, hogy Szentendre január 31-ig nem tud felelős döntést hozni, mert nincs minden - a felelős, és jó döntést megalapozó - információ birtokában.

Emlékeztetni szeretném arra, azt is bejelentettem Önnek: februárban kikérjük a szentendreiek véleményét a híd helyszíneiről, de nem népszavazást tartunk – mert az csak hónapok múlva, a nyár folyamán lenne megtartható –, hanem véleménynyilvánító szavazást.

Ön úgy állítja be, mintha a szentendreiek, illetve a város vezetői nem értenék az idők szavát, és bringás ellenesek lennének, pedig elmondtam, hogy az új városvezetés nem egyszerűen támogatja az *EUROVELO 6* projekt hazai szakaszainak, így a Szentendrét is érintő szakaszának a megvalósítását, hanem egyetértünk azzal is, hogy ennek részeként Szentendrét a túlsóval egy gyalogos-kerékpáros híd kösse össze.

A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítását örömmel fogadjuk, és nem tartjuk jó dolognak a kerékpáros és gyalogos közlekedés szembeállítását. Nem itt van közöttünk vita, hanem ott, hogy a híd-projekt nyomvonalkijelölése következtelen és szakmailag nem kellően kimunkált ahhoz, hogy jó döntést lehessen hozni, például az Ön által szorgalmazott helyszínek (Pásztor rév, Rév utca) esetében.

Ön vízbázisvédelmi szempontokra hivatkozva érvel amellett, hogy miért nem építhető meg a híd a belvárostól délre. Higgye el, számunkra a térségben élő emberek számára kiemelten fontos a vízbázisvédelem ügye, ám elfelejti megemlíteni, hogy az Ön által preferált két belvárosi híd-helyszínt elutasította a II. fokú környezetvédelmi hatóság 2019. október 30-án kelt PE/KTFO/4190-23/2019 számú határozatában. Éppen a Fővárosi Vízművek 2020. február 3-án kelt levelében írta nekünk azt, hogy a „Szentendre-Szigetmonostor, kerékpáros és gyalogos hídhely tekintetében, a jogszabályi korlátozás alatt legkevésbé álló, kedvezőbb védőterületi besorolású Határcsárda (Szentendre, Híd. I) magasságában lévő nyomvonal, ami számunkra elfogadható.”

Álláspontunk szerint a belvárosi híd helyek vízbázisvédelmi szempontból nem kevésbé problematikusak, mint a belvárostól délre eső híd helyszín esetében.

Szeretném felhívni a figyelmét viszont arra, hogy a város 2017-es településszerkezeti tervének leírásában első helyen a Postás strand közelében tervezett híd szerepel és csak alternatívaként jelölték meg a határcsárdai, ill. a belvárosi híd helyszíneket. A Vízművek egy 2017. novemberében kelt levele szerint a vízbázis külső védőövezetében a kerékpárút – ugyan hatásvizsgálat eredményétől függően, de – megengedhető.

Ezért is kérem, ne hangoztassa azt, hogy a déli helyszínről beszélni a választók átverése!

Persze, Önök dönthetnek úgy, hogy a déli helyszínnel a kormány nem akar számolni, mert a hazai és VEKOP forrásból megvalósítani tervezett híd estében a legfontosabb az idő tényező.

Nekünk szentendreieknek azonban nem!

Véleményünk kialakításánál hangsúlyosan vesszük figyelembe a tervezett új közlekedési kapcsolat gyalogos, autós, és persze a kerékpáros fogalomra gyakorolt hatását. Ezért is kiemelt kérdés számunkra, hogy hol legyen a híd.

Kiemelt kérdés számunkra az is, hogy milyen változást eredményez Szentendre belvárosának Duna parti látképében egy rapid eljárás keretében, bizonytalan koncepciók alapján készülő híd (mert konkrét tervek még nincsenek!).

Szentendre városképe kulturális örökségünk része, ám sajnálatos módon ez a szempont érdemben fel sem merült a beruházó, vagy a kormányzati döntéshozók részéről. Pedig a városnak már 2014-ben is (amikor előzetesen foglalkozott a híd ügyével, már akkor) ez volt a legfontosabb megkötése: a hidat belvárosi helyszín esetén „kiemelt látványbeli helyzeténél fogva a legmagasabb szintű szakmai és művészeti elvárások szerint szükséges megtervezni és megvalósítani.” Amikor a korábbi városvezetés támogatta a belvárosi helyszínen a híd építését, még nem volt tudomása arról, hogy az több, mint 4,5 m-rel magasabban érkezne a Dunakorzó szintje fölé! Így a hídra a Tímár utcai HÉV megállónál lévő felüljáróhoz hasonló rámpa-lépcsőmű vezetne fel közvetlen a műemléki jelentőségű Belváros kis léptékű épületei közelében. A magyar képzőművészet világhírű nagyjai örökölték meg e sajátos hangulatú város utcáit, tereit, Duna partját – nem véletlenül. Ehhez képest a Szentendrei belváros képét, a Dunakorzó jellegét alapvetően megváltoztató híd esetében lehet az érv, hogy építészeti ötletpályázatra, design pályázatra nincs idő? Mindeközben úgy várják el tőlünk a döntést, hogy nem látunk legalább egy vázlattervet arról, hogy miként képzelik el a belvárosunkban az új közlekedési kapcsolatot?

Amikor azt firtattuk, hogy mekkora lesz a kerékpáros forgalom, illetve annak várható növekedése, az volt a NIF válasza, hogy ilyen megalapozó számítások nem készültek! Ön az ausztriai szakaszt emlegetve 300 ezres éves látogatói számról ír, amely esetleg jó becslést nyújthat számunkra is. Ez a nyári időszakban akár napi több száz kerékpáros áthaladó turistát jelenthet a helyi, illetve a szokásos belföldi biciklis forgalmon felül. A Dunakorzó ma és a hosszútávú elképzeléseink szerint is Szentendre sétá- és rendezvényhelyszíne, ahol akkor is tömegesen korzóznak a városlátogatók és városlakók, amikor épp nincs fesztiválrendezvény, csak süt a nap. Teszik ezt ma még teljes biztonságban. Ezt a biztonságos Dunakapcsolatot szeretnénk megtartani utódaink számára is, nem kitiltva onnan a kerékpárosokat, ám nem feltétlenül átvezetve rajta egy nemzetközi kerékpárutat, ezért preferálom én is inkább azt, hogy a Belvárostól délre hozzuk létre ezt az új közlekedési kapcsolatot.

A beruházó NIF Zrt. január 30-án hozzánk írott levelében az szerepel, hogy az engedélyezési és kivitelezési tervek készítésére, valamint az építési engedély megszerzésére vonatkozó közbeszerzési eljárást március 31-ig szeretnék elindítani.

Erre is tekintettel mi már március 4-én meghozzuk döntésünket, rögtön a szentendreiek véleménynyilvánító szavazását követően.

A sürgetés helyett, új határidő kitűzése helyett Öntől is némi megértést kérek a városképünket, és közlekedési kapcsolatainkat alapvetően, sőt nyugodtan mondhatom évszázados távlatokban átalakító döntésünk ügyében.

Szentendre, 2020. február 12.

Tisztelettel:


Fülöp Zsolt
polgármester

