

Szentendre Város Polgármestere

2000 Szentendre, Városház tér 3.

Tel.: +36 26 785 042, Fax: +36 26 816 127

E-mail: titkarsag@szentendre.hu, polgarmester@szentendre.hu

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

Iktatószám: PM-1-2020.01.09

Széphegyi Balázs projektiroda-vezető úr részére

Budapest

Váci út 45.

1134

Tisztelt Széphegyi Balázs úr!

2019. december 13-án eljuttatott kérdéseinkre küldött válaszait a december 19-én tartott testületi ülésünkön a képviselő-testületünk elé tártam.

Az ekkor megfogalmazódott újabb kérdésekre és javaslatokra tekintettel megerősödött az az igényünk, hogy mielőtt a döntési folyamatunkban újabb állomáshoz érkezünk, legyen módunk Önnel, és Révész Máriusz úrral, az aktív Magyarországért felelős kormánybiztossal egy közös egyeztetésre.

Erre a közvetlen egyeztetésre várjuk az időpont javaslatukat!

A találkozóra való felkészülésünket kérem, segítse elő azzal, hogy az alábbi kérdéseket is – hasonló nyitottsággal, mint azt korábban tette – megválaszolja.

A 2019. december 19-én megküldött válaszukban azt írták, hogy a Szigetmonostort Szentendrével összekötő kerékpáros-híd kiválasztott tervezőjével a szerződéskötés – a közbeszerzés lefolytatása után – tervezetten 2020 III. negyedévében kerül sor.

- 1.) Ki lehet-e írni a közbeszerzést a híd nyomvonalának véglegesítése nélkül is?
- 2.) Eszerint – közel – fél évet vesz igénybe a tervező kiválasztása?
- 3.) El tudja-e fogadni a NIF Zrt., és kész-e annak figyelembevételével eljárni, ha Szentendre városa ragaszkodik – a településképvédelmi szempontjai érvényesítése érdekében – egy design-pályázat lefolytatásához a konkrét tervezést megelőzően?
- 4.) Számolt-e azzal a NIF Zrt. a hídhely kiválasztásának vonatkozásában, hogy Szentendre minden, tömeges gyalogosforgalmat vonzó rendezvénye a Duna korzón zajlik, és a rendezvénymentes hétvégeken is sok száz gyalogos (köztük családok kisgyermekkeikkel) lepi el a Duna korzót, és a korzóval párhuzamos szervizutat?
- 5.) *A Dunakanyar kiemelt turisztikai fejlesztési térség meghatározásáról, valamint a térségben megvalósítandó egyes fejlesztésekről* szóló 1550/2017. (VIII. 18.) Korm. határozat szerint, már javában zajlik a 2,6 milliárdos támogatási keretösszeggel tervezett *Szentendrei Duna korzó újjáépítése* projekt előkészítése, mely egyáltalán nem számol ezen a frekvencián területesen nemzetközi kerékpárút forgalom átvezetésével. Erről a projektről, és ennek a tartalmáról esett-e szó a NIF Zrt. közreműködésével zajló, 2017 őszét követő egyeztetéseken?

6.) Jól tudjuk-e az alábbi adatokat:

A Szentendrei-Duna-ág 32 km hosszú szakasza EGB III. kategóriájú nemzeti vízi út. A hajóút legkisebb úrszelvénymagassága (szabad magassága a legmagasabb árvízszint felett is) HNV-nél híd, illetve egyéb térszín feletti létesítmény alatt: 5,25-6,40 m kell legyen.

BM011779 számú megvalósíthatósági tanulmány szerint:

- *A Rév utcai helyszínnél a mértékadó árvízszint (MÁSZ) ~105,80 mBf. az 1,00 m magas biztonsági magasságot figyelembe véve a pályaszint minimális magassága 108,10 mBf, azokon a szakaszokon, ahol már nem a hajózási úrszelvény a mértékadó!
A főmeder környezetében a szentendrei oldalon a terepszint 103,50 mBf magasságon található, tehát itt a hídfő környezetében a járófelület közel 4,60 m magasságban érkezik a terepszint felett.*

Ez az adat ellentmond a 2019. december 19.-én kelt NIF válaszokban közölt 1-1,5 m-es magasságkülönbséggel!

Ezen kívül a kerékpáros híd tartószerkezetének alsó pontja a hajózási úrszelvényt is figyelembe véve a Duna korzó csatlakozó szintje fölött cca. 7-8 m-rel lesz magasabban a Duna-ág közepén, mintegy 80 m szélességben, ezt a magasságot még a tartó- és járószerkezet is növeli, így a járószint a hajózható sáv felett cca. 8,5 m-rel lesz a Duna korzó magassága fölött? Azaz erről a szintről kell leérkeznie a kerékpárosoknak a Duna korzóra?

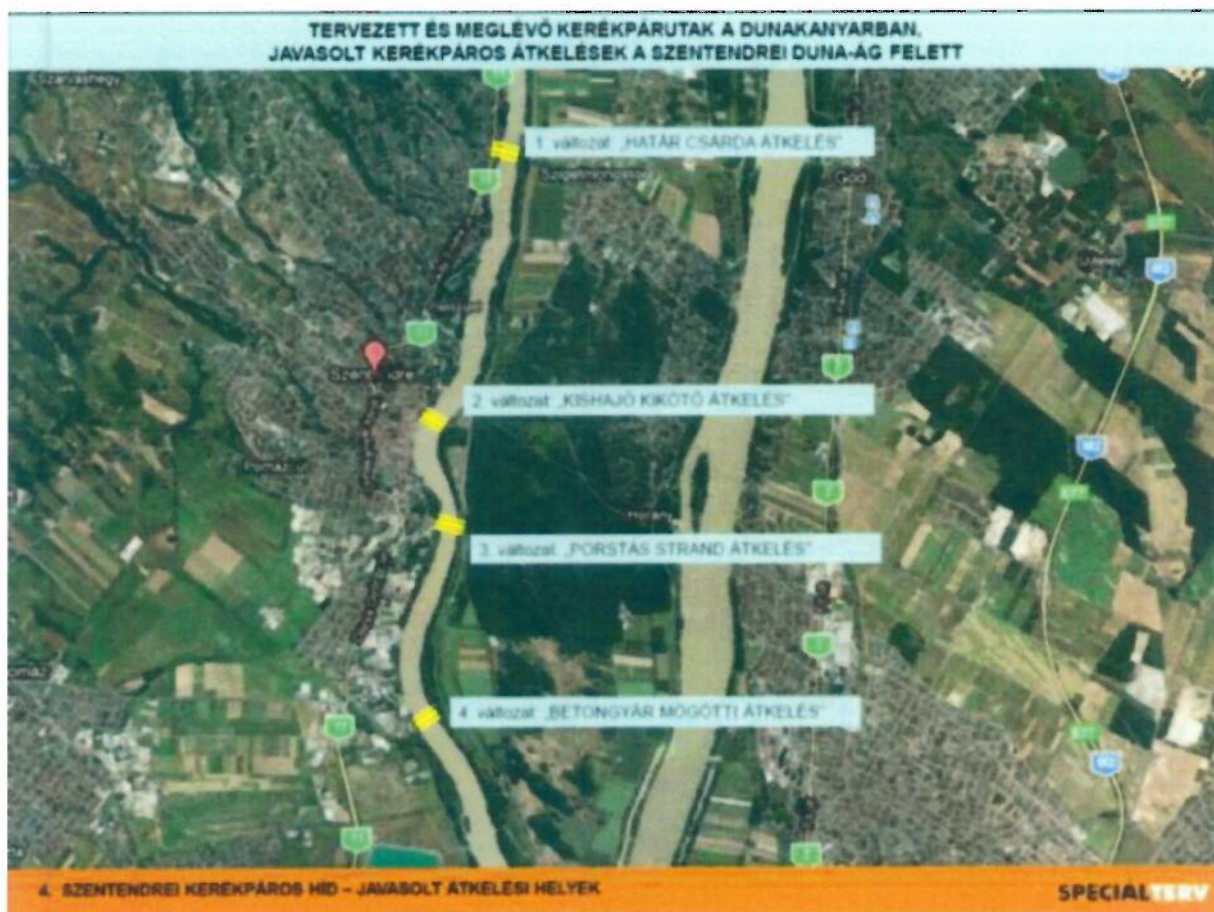
A megvalósíthatósági tanulmány szerint a Rév utcai, és a Dunaár utcai helyszínek hajózási szempontból a legkedvezőtlenebbek! Miért élvez prioritást mégis ez a helyszín?

7.) Van-e a hídtervezésnél +1 m kötelezően betartandó tartalékmagasság a hajózási úrszelvény méretezésekor, hasonlóan az árvízvédelmi gátmagasságok tervezéséhez? **A megvalósíthatósági tanulmányterv szerint a hídszerkezet alsó éle a mértékadó árvízszint (MÁSZ) +1,00 m-re helyezhető el, ott, ahol már nem kell biztosítani a hajózási úrszelvényt.**

8.) A kerékpáros híd megközelítését biztosító rámpa a Pásztor-rév vonalában csak a Dunával párhuzamosan oldható meg, ami városképileg nem szerencsés, mondhatni tájseb. Amennyiben a Rév utcától is északabbra, a Waterfront Hotel és a Wiking Marina kikötő között érkezne meg a híd, úgy elférne a hídra vezető akadálymentesített rámpa a Duna korzó és a Duna-meder között is, az ártérben, a parti növekmény sávjában, ami szerencsésebb helyzetet teremtené a városszövetbe való illeszkedéshez, valamint szükségtelenné válna lift beépítése, működtetése a hídfőben. Elképzelhetőnek tartja-e a NIF, hogy ha csak a Rév utca környéke marad egyedül elfogadhatónak, akkor mintegy 120 m-rel északabbra, a belvároshoz való kapcsolódáshoz kedvezőbb helyen érkezzen meg a híd?

9.) Arra a kérdésre, miszerint megvizsgálásra került-e, hogy Szentendre belvárosának nem az északi, hanem a déli peremére kerüljön telepítésre a kerékpáros híd? (a térképen "C" variáció) a NIF válasza a következő volt:

Déli keresztezés esetén a Duna balpartján több km hosszan kellene keresztezni a szigorúan védett vízbázist. Ezen a szakaszon nem tudunk meglévő úthoz csatlakozni, új út létesítésétől a Fővárosi Vízművek a leghatározottabban elzárkózott, ezért nem vizsgálta tovább a tanulmányterv és a KHT. A Speciálterv 2007-ben még 4 hídhelyet vizsgált (lásd alább), igaz ezek közül az 1-es, és 2-es hídhelyet hozta ki megvalósíthatónak: (egyik nyomvonal sem került be – az azóta többször is felülvizsgált és módosított – Szentendrei Szabályozási tervbe!)



Viszont téves az az állítás, miszerint a Duna bal partján több km hosszan kellene keresztezni a szigorúan védett vízbázist, illetve, hogy ezen a szakaszon nem tudunk meglévő úthoz csatlakozni! Szigetmonostor szabályozási terve is tartalmazza a Szentendrei-sziget megkerülésére szolgáló előírányzott kerékpáros útvonalat, amely ma is aszfalttal burkolt útként használható. Ennek az útnak a szélessége megfelel az EuroVelo kritériumainak, ráadásul az árvízvédelmi nyomvonalon halad!



Meglévő út felhasználható kerékpárút nyomvonalaként az ivóvízbázis közvetlen környezetében is!



Mind a Rév utca környéki helyszínek, mind a déli kapcsolat esetén a Duna bal partján parti szűrésű csápos kutak vannak, melyek – a lakossági fórumon elhangzottak szerint, amennyiben szükséges – kiválthatók.

10.) A pontos helyismeret alapján továbbra is állítja-e a NIF Zrt., hogy nem megoldható a déli helyszín megközelítése a Duna bal partján?

Véleményünk szerint a Duna-híd Szentendre életében hosszú távra meghatározó látványelem, és fontos közlekedési köldökszín lesz, ezért annak helyét nagyon körültekintően, minden eshetőséget megvizsgálva, kellő alaposággal kell kiválasztani.

Szentendre ilyen horderejű kérdésben nem szeretne letenni arról, hogy ötletpályázat előzze meg a híd konkrét tervezését.

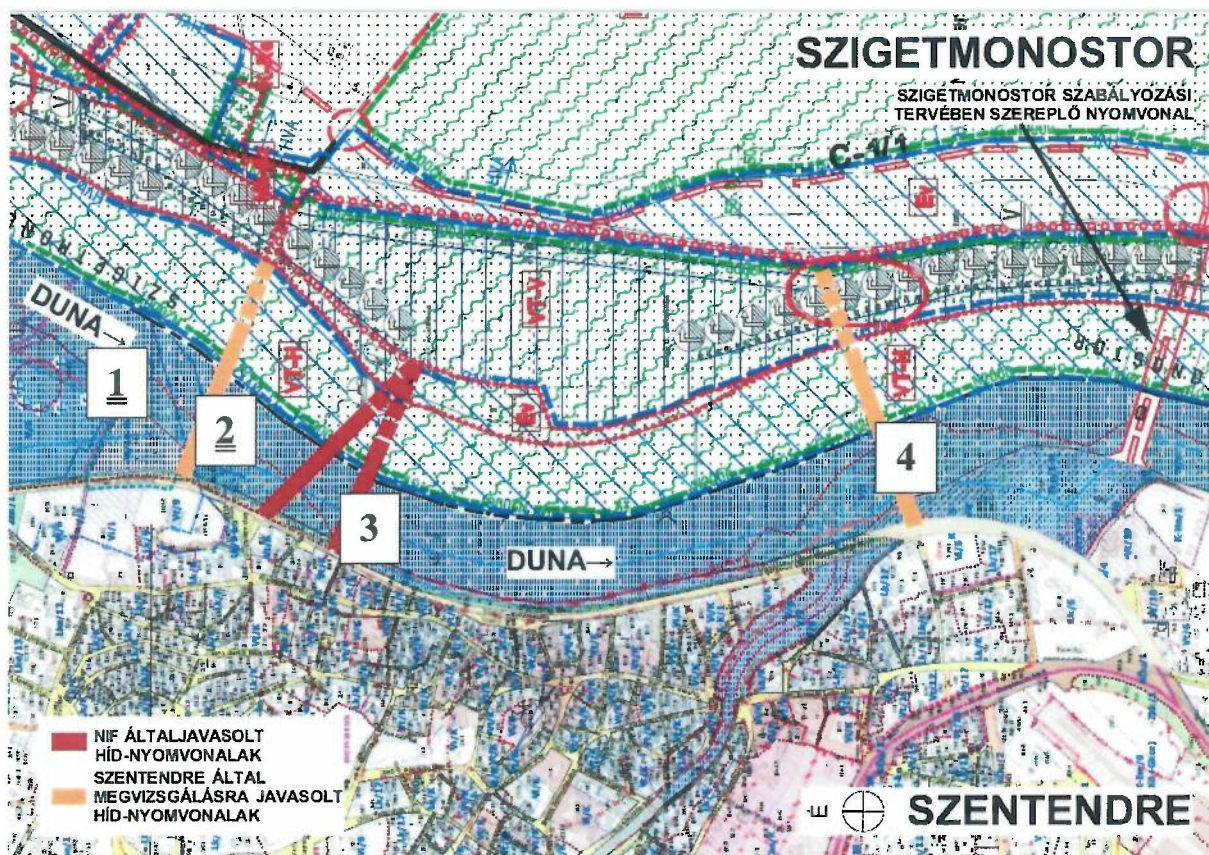
Korábbi levelünk 9-es pontjában rákérdeztünk:

„Számoltak-e azzal, hogy a kerékpáros és gyalogos közlekedés éppen jelentős átalakuláson megy át a különböző elektromos meghajtású eszközök elterjedésével? Számoltak-e azzal, hogy ez milyen közlekedésbiztonsági kérdéseket vet fel Szentendre belvárosában?”

Az Ön válasza így hangzott: „**Tervezési feladat során vizsgálat tárgya lesz!**”

Jelezni kívánjuk, hogy számunkra viszont a kérdésünkre adott, vagy adható konkrét válasz már csak azért is fontos, mert befolyásolja, illetve befolyásolhatja a tervezett híd helyével kapcsolatos döntésünket. Sajnos, a számunkra ismert dokumentumok között nem találtunk forgalomszámlálási adatokat, csak utalást arra, hogy a „*jelen tervezés keretében forgalomszámlálás nem történt*”. Ezt tehát komoly hiányosságként értékeljük!

Újabb kérdéseket vett fel számunkra az a december 7-ei fórumon is elhangzott szigetmonostori igény, mely szerint elvárják, hogy a híd megvalósítása esetén létesüljön elektromos busz által biztosított közlekedési kapcsolat a két település között, de reméljük, hogy ennek átbeszélésére lesz mód a következő közvetlen egyeztetésen.



SZENTENDRE ÁLTAL MEGVIZSGÁLÁSRA JAVASOLT HÍDNYOMVONALAK

A két település (Szentendre és Szigetmonostor hatályos rendezési tervének összeillesztésével készített térképen ábrázoltuk a lehetséges hídhelyeket. A térkép a Határcsárdai helyszínt nem tartalmazza! A hídhelyek északról dél felé haladva: 1. Waterfront Hotel és Wiking Marina Yacht kikötő közötti érkeztetés, 2. Rév utcához való érkeztetés, 3. Pásztor-rév vonalában való érkeztetés, 4. Déli hídhelyszín a Bükkös-patak torkolata és a Postás strand között a Kertész utca vonalában.

Tisztelt Széphegyi Balázs úr!

Reméljük, hogy nem felesleges és túlzó akadékoskodásnak tekintik a felvetett kérdéseinket, hanem a felelős városvezetés gondos odafigyeléseként értékelik azt, és segítik azok megnyugtató megválaszolását, még akkor is, ha ez többletfeladatokat generál.

Szentendre, 2020. január 9.


Fülöp Zsolt
Szentendre város polgármestere

