

„BUDAPEST, RÓMAI-PART
FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉS SZABADTÉRÉPÍTÉSZETI TERV
KÉSZÍTÉSE KÖZÖSSÉGI TERVEZÉS ÚTJÁN”

HARMADIK KÖZÖSSÉGI FÓRUM
BESZÁMOLÓJA
2023.01.19.



Megrendelő

Budapest Főváros Önkormányzata
1052 Budapest, Városház u. 9-11.



Generáltervező

Lépték-Terv Tájépítész Iroda Kft.
1136 Budapest, Hegedűs Gyula utca 15.



VÖLGZUGOLY MŰHELY KFT.

1024 Budapest, Szilágyi Erzsébet fasor 13-15.

2023.01.31.



HARMADIK KÖZÖSSÉGI FÓRUM – BESZÁMOLÓ

Helyszín: BGSZC Varga István Közgazdasági Technikum étterme

Időpont: 2023. január 19., 17-20 óra

A harmadik közösségi fórum január 19-én 17 és 20 óra között került megrendezésre, melynek az első, munkaindító fórumhoz hasonlóan a BGSZC Varga István Közgazdasági Technikum adott helyet.

Az **esemény célja** az árvízvédelmi nyomvonalváltozatok terveinek ismertetése, a helyszínen elhangzott kérdések megválaszolása, valamint a nyomvonalváltozatok véleményezése a Római-part Jövőképe szempontjából.

A közösségi fórumot a Völgyzugoly Műhely Kft. mediátorai nyitották meg, köszöntötték az egybegyűlteket, elmondták elöljáróban, hogy mi a közösségi tervezés folyamata, illetve, hogy mi a mai nap célja, valamint hogy a hatékony kommunikáció érdekében milyen keretek között fog zajlani a beszélgetés a három óra folyamán.

(Mindenkinek a véleménye számít! Mindenkit megillet az „egyet nem értés joga”! Mindenki kapjon szót, hallgassuk meg egymást! Ne minősítsük egymást! Eleget beszélni!)

A mediátorok beszámoltak a Római-parttal kapcsolatban történt eddigi tervelőzményekről, eseményekről, fejleményekről (Jövőkép, szeptember 24-i kitelepülés, október 13-i és 27-i fórum).

Ezt követően - az előző alkalmakhoz hasonlóan – közel 10 kérdés mentén kerestük a közös halmazt a jelenlévők között, mely alapján kirajzolódott, hogy a jelenlévők között milyen sok kapcsolat van, s hogy mennyi kérdésben közösen gondolkodunk, azonosan viselkedünk, vagy hogy hasonlóan használjuk a Római-partot.

A nyitókört követően **két prezentációra** került sor. A **Főváros** részéről Szaló Péter Tamás (Budapest Főváros Önkormányzata Okosvárosért és Részvételiségért felelős főpolgármester-helyettesi iroda önkormányzati tanácsadója) beszélt a Római-part megújításának folyamatáról. Ezt követően a **Mélyépterv** munkatársa, Madaras Koppány építőmérnök tartott egy áttekintő előadást az árvízvédelmi nyomvonal tervezésének aktuális állásáról. Megismerhettük a korábbi árvízvédelmi terveket és a jelenlegi tervek aktuális műszaki paramétereit.

A bemutatókat követően a megjelent civilek, illetve a közreműködő szakértők és szervezők 3 fős csoportokban (Peter Block féle kiscsoportos beszélgető-módszer segítségével), 3 fő kérdés mentén dolgozták fel az elhangzottakat, beszélgettek, gondolkodtak. Az első kérdés, amivel a csoportok foglalkoztak 7 percben, hogy milyen új információ, újdonság hangzott el a mai prezentáció során. Ezt követően 3 percben 2-3 csoport megosztotta nagy körben a teljes csoporttal is a gondolataikat. A következő 7 percben arra a kérdésre reflektálhattak a kiscsoportok, hogy melyik változat teszi lehetővé a jövőkép megvalósulását, melyet követően szintén volt lehetőség néhány csoportoknak megosztani a véleményét. A szünet előtti utolsó körben eddig megválaszolatlan kérdéseket írhattak össze a csoportok a jelenlévő szakértők és döntéshozók felé, melyek segíteni tudják a jelenlévők tisztánlátását a tervezési feladattal, közösségi bevonással kapcsolatban.

A csoportok 40 kérdést írtak össze, illetve további 10 állítást, véleményt, kívánságot, melyek a szünetben rendszerezésre kerültek.



TERVEZZÜK EGYÜTT A RÓMAI-PARTOT!
HARMADIK KÖZÖSSÉGI FÓRUM
2023. JANUÁR 19.

honlap: <https://romai.budapest.hu/>
e-mail: info@romaiparttervezes.hu



Összegyűlt kérdések

Ezzel egy időben, a szünetben a résztvevők a kihelyezett tablókon visszajelzést adhattak arról, hogy melyik nyomvonal-változat teszi lehetővé a Jövőkép dokumentum 5 állításának¹ megvalósulását. (Nánási-Királyok útja nyomvonal / Partmenti nyomvonal / Mindkettő / Egyik sem)

A RÓMAI-PARTI LEHETSÉGES ELSŐRENDŰ ÁRVÍZVÉDELMI NYOMVONALAK JÖVŐKÉPNEK VALÓ MEGFELELÉSE

HASZNÁLD FEL MIND AZ 5 PÖTTYÖDET, HOGY ELMONDD, SZERINTED MELYIK NYOMVONAL -VÁLTOZAT TESZI LEHETŐVÉ A JÖVŐKÉP DOKUMENTUM ÁLLÍTÁSAINAK MEGVALÓSULÁST!

A JÖVŐKÉP ÖT ÁLLÍTÁSA:	NÁNÁSI-KIRÁLYOK ÚTJA NYOMVONAL	PARTMENTI NYOMVONAL	MINDKETTŐ	EGYIK SEM
A RÓMAI-PART MEGŐRZI FEKVÉSÉBŐL ÉS MÚLTJÁBÓL KÖVETKEZŐ EGYEDI, SAJÁTOS KARAKTERÉT, HANGULATÁT, SZELLEMISSÉGÉT, AMELY A MÁS FŐVÁROSI DUNA-PARTI HELYSZÍNEK KÖZÖTT IS EGYEDÜLÁLLÓVÁ TESZI.	22	4	2	1
A RÓMAI-PART FONTOS ÖSSZETEVŐJÉT JELENTIK A TELEPÍTETT VAGY TERMÉSZETKÖZELI ZÖLDFELÜLETEK, A FENNTARTHATÓ MEGOLDÁSOK.	16	4	4	1
A RÓMAI-PART ELSŐDLEGESEN A REKREÁCIÓ, AZ ÜDÜLÉS ÉS A SZABADIDŐSPORTOK HELYSZÍNE.	19	5	2	2
A RÓMAI-PART BEFOGADÓ, AZAZ SOKFÉLE KORÚ, ÉRDEKLŐDÉSŰ, ANYAGI HELYZETŰ LÁTÓGÁTÓ SZÁMÁRA BIZTOSÍT KIKAPCSOLÓDÁST, ÖRÖMÖT, ELÉRHETŐ FUNKCIÓKAT, SZOLGÁLTATÁSOKAT.	15	3	8	0
A RÓMAI-PART A (NEM MOTOROS) VÍZISPORTOK KIEMELT HELYSZÍNE.	17	4	2	2

¹ A jövőkép öt állítása:

1. A Római-part megőrzi fekvéséből és múltjából következő egyedi, sajátos karakterét, hangulatát, szellemiségét, amely a más fővárosi Duna-parti helyszínek között is egyedülállóvá teszi.
2. A Római-part fontos összetevőjét jelentik a telepített vagy természetközeli zöldfelületek, a fenntartható megoldások.
3. A Római-part elsődlegesen a rekreáció, az üdülés és a szabadidősportok helyszíne.
4. A Római-part befogadó, azaz sokféle korú, érdeklődésű, anyagi helyzetű látogató számára biztosít kikapcsolódást, örömet, elérhető funkciókat, szolgáltatásokat.
5. A Római-part a (nem motoros) vízisportok kiemelt helyszíne.



Ezek összesítéséből jól látszott, hogy a résztvevők többsége szerint a Nánási út – Királyok útja nyomvonal felel meg leginkább a Jövőkép állításainak. A tablóra összesen 133 vélemény érkezett, ebből a Nánási-Királyok útja nyomvonalra összesen 89 db került.

A szünet után a Mélyépterv munkatársai 14 darab, a Főváros képviselőjében Szaló Péter Tamás 26 darab kérdést válaszoltak meg összesen 50-55 percben.

Összességében elmondható, hogy a Peter Block féle kiscsoportos beszélgető-módszer, illetve a szünet után a kérdések megválaszolása blokk jobb módszernek bizonyult, mint egy hagyományos lakossági fórum, hiszen ilyen sok kérdés egyidejű megválaszolására más módon nem lett volna lehetőség. (A kérdésekre adott válaszok elérhetők lesznek a romai.budapest.hu oldalon is.)

Mélyépterv Kft. válaszai:

1. Miért csak ezeket a nyomvonalakat vizsgálták? Lehet-e más változatot javasolni még?

A prezentáció során vázoltuk, hogy milyen egyéb nyomvonal-változatokat vizsgált a tervező. Mindkét nyomvonal esetén alapfeltétel, hogy a védmű megfelelő működését biztosító mentett oldali szivárgórendszer kiépíthető legyen, ez egy erős geometriai kötöttség. A szivárgónak a védmű mögött kell futnia ~8-10 m-es távolságban, és 2-3 m-es mélységben. Ebben a sávban futna a mobilgát szereléséhez szükséges szervízút is.

A parti nyomvonal esetében elvetették a parti fövényen vezetett védművet, mely a meglévő parti világot teljesen átvágná, több méteres feltöltéssel. Ugyanígy elvetésre került a kerítések vonalában futó nyomvonal is, mely a nagyszámú kisajátítás és a meglévő, útba eső épületek miatt nem valósítható meg (figyelembe véve az előbbieken a szivárgó kialakítására vonatkozó alapfeltevést).

2. Hány évre tervezték a gátat? (állékonyosság, garanciális felújítás)

Az építőmérnöki műtárgyakat (köztük az árvízvédelmi létesítményeket is) 100 éves időtartamra tervezik, itt is ez a helyzet.

3. Hogy lehet a szivárgót úgy elhelyezni, hogy a platánok túléljék?

A szivárgó építés nyitott árokban is történhet és kitérés nélkül is áthúzhatók bizonyos szakaszokon. Vannak olyan új technológiák, amelyek segítségével értékes facsoportokat ki tud kerülni a szivárgó, melynek nyomvonala a védmű nyomvonalánál sokkal „mobilabb”, adott esetben egy-egy értékesebb fa megőrzése érdekében elhúzható, íves vonalban is vezethető. Rövid szakaszokon a szivárgó ideális helye (8-10 méter a gáttól) módosítható ennek érdekében. A Főváros kérésére a tervezés során kiemelt figyelmet kap nemcsak a védett platánsor, de a meglehetősen szűk Királyok útja nyugati oldalán álló többi fa lehető legnagyobb mértékű védelme is.

4. A partmenti változat esetén a parti lejárások miatt nagyon sokszor fog a sétány emelkedni, illetve süllyedni.

A parti nyomvonalon a gyalogos átjárók úgy lesznek kialakítva, hogy a kiemelt sétány szintjéről biztosítsanak átjárást a fövényre. Ahol a parti sétány szintjét le kell süllyeszteni, az a sója pályák miatt történne. A karbantartó út szintje is egy kicsivel a jelenlegi sétány szintje fölé kerülne (10-20 cm). A sólyapályák keresztezésénél alkalmazott lejtés az akadálymentes rámpákra előírt értékű, mindössze 5%.



5. A parti nyomvonal esetén a plázs (kavicssáv) hogyan menthető meg?

Mivel a védvonal a jelenlegi partél felső élére kerülne, így az építés során történő beavatkozásokon kívül a fövény érintetlen maradhat. Építéssel érintve csak egy pár méter széles szakasz lenne a nyomvonal dunai oldalán.

6. A parti nyomvonal látványtervén nem volt-e túl sok fa?

A sétány Duna felőli oldalán lévő fasor lekerült a látványokról, mivel oda kerülhet a védvonal. A nyomvonal mögött a szivárgókkal igyekeztünk azt figyelembe venni, hogy a sétány telekhatárok felőli oldalán a fák a lehető legnagyobb számban maradhassanak meg. Az elkészült fafelmérés alapján láttuk, hogy mely fákat lesz szükséges egészségügyi állapotuk miatt kivágni, így ezeket a fákat nem vettük figyelembe, míg az értékesnek jelölt fák körül a lehető legnagyobb körültekintéssel terveztünk.

7. Vízszintessé válik-e a sétány? (A gát látszó alja a parton)

Vizsgáltuk ezt a kérdést, jelenleg a sétánytól a partélig elég változatos képet mutató, sok helyen leszakadt partrész van. Ezeket a védmű építése során helyre kell állítani, a KDV VIZIG előírásai tartalmazzák ennek pontos módját. A védmű építése során kialakítandó 2-3 méter széles felvonulási területen szükséges lesz helyreállítani a felszínt, így egy rézsű fog itt kialakulni. A part felől ugyanaz a vasbeton szerkezet fog látszani, mint a sétány felől, mely 80-100 cm magasságú. A nagyobb facsoportok és a megmaradó ártéri erdő a part felől ezt takarhatja. Maga a gát a meglévő terepszintet fogja lekövetni.

8. Bármelyik nyomvonal esetén, milyen hatással van a gát a talajvízmozgására? Illetve, hogy megy ki a víz a szivárgóból árvíz esetén és amikor nincs árvíz?

Fontos számításba venni nemcsak az árvíz idején növekvő talajvizet, hanem a hegy felől lefolyó rétegvizet is. Amennyiben a szivárgók nincsenek jól kialakítva vagy nincsenek elég mélyen, a házak pincéjében megjelenhet a vizesedés, mely előtte gravitációs úton a Dunába folyt. A tervezett védműnél a Nánási-Királyok úti változatban a szivárgó vizek bekerülnek egy áttemelőbe, melyek a kivezető utakon elvezetik ezeket a vizeket, mivel gravitációs úton erre -a parttól való távolság miatt - nem lesz lehetőség. A parti nyomvonal esetén a Duna közelsége miatt nem szükséges ilyen hosszú vezetékeket kiépíteni. Ezenfelül itt lehetőség nyílik az eredetihez képest megfordított lejtésű sétányról lefolyó csapadékvizek szivárgóba gyűjtésére is. Itt az esetek többségében átlagos vagy alacsony talajvíz magasság esetén a vizek gravitációsan bekerülhetnek a Dunába.

9. Létezik-e még a fák kivágási kényszere a gáttól számított 10 méteren belül?

Nincs olyan jogszabályi utasítás, ami alapján szigorúan 10 méteres védőtávot kellene tartani. Azonban van egy építéstechnológiai-kivitelezési távolság, melyen belül a meglévő fákat ki kell vágni. Ide tartozik a résfalépítéssel, felvonulással, organizációval kapcsolatos munkálatok helyigénye. Ez feltehetőleg egy 2-3 méter széles sáv lesz a part irányába, és ennél kissé szélesebb a sétány felőli oldalon. A sétány felőli oldalon jellemzően kevesebb meglévő fa helyezkedik el. Természetesen ezt befolyásolja az adott fa mérete és gyökérzete, így előfordulhat, hogy egy kisebb koronájú, kisebb gyökerű fa megmaradhat a 2-3 méteres sávban, míg egy széles koronájú és gyökerű fa a gáttól 3-4 méterre nem.

Ezen túlmenően a gát közelében csak egészséges fák maradhatnak, amelyek nem veszélyeztetik a védművet, például olyanok, amelyek esetében egy jelentős árhullám esetében nem áll fel kidőlés, vagy nagyméretű ágak leszakadásának veszélye. Ez azt jelenti, hogy a fentieknél távolabb álló fa esetében is szükségessé válhat jelentős visszavágás vagy kivágás.



10. Végeztek-e vizsgálatot a fák állapotáról?

Igen, meghatároztuk a kivágandó és értékes fákat, mind a Nánási út mind a parti nyomvonal esetén. Ezek a fák egészségügyi állapotuk miatt kerültek a kivágandó egyedek közé. Bővebb információval az Előzetes vizsgálati dokumentációt készítő kollégák fognak tudni szolgálni a 2023.02.09-i fórumon.

11. Ha a part vonalában valósul meg a gát, mennyi fát kell kivágni?

A tervezés jelenlegi szakaszában azt mondhatjuk, hogy a parti nyomvonal esetében nagyjából kétszer annyi fát kell kivágni, - ennek jelentős részét az ártéri erdő képezi - mint a Nánási út esetében. Ez mindkét nyomvonal esetében százas nagyságrendű kivágást jelent. Az értékes fákat természetesen igyekeztünk mindkét esetben megtartani.

12. Hány méteres famentes sávot kellene a part menti változat esetében kialakítani?

Lásd 9. kérdés

13. Az Ipolyerdő szakmai anyagok szerint a parti rész növény és állatvilága nem rendelkezik az átlagosat meghaladó értékkel. Milyen módon határozták meg a vegetatív hatást?

Erről a kérdésről bővebb információval az Előzetes vizsgálati dokumentációt készítő kollégák fognak tudni szolgálni a 2023.02.09-i fórumon. Ettől függetlenül törekedtünk a parti növény- és állatvilág legnagyobb mértékű megóvására.

14. Üzemeltetés költségei:

A karbantartási költségek, amelyek a nyomvonal bejárására, ellenőrzésére, a fix árvédelmi mű kisebb sérüléseinek javítására korlátozódnak mindkét nyomvonalváltozat esetén azonosak. Az üzemeltetési költségek vonatkozásban a Nánási úti változat kisebb költségigényű lesz az alábbi indokok alapján:

A magasabb terepszint miatt a védekezést, azaz a mobil elemek behelyezést később, magasabb vízszint elérése esetén kell megkezdeni és mivel kisebb magasságú mobilfalat kell kiépíteni, ennek megvalósítása is egyszerűbb feladat. Ugyanakkor a nagyszámú kulisszanyílás miatt -kapubejárók, buszmegállók- magas vízszint esetén a parti nyomvonalnál hosszabb szakaszon kell egyidejűleg védekezni.

A Nánási úti nyomvonalon az átemelendő szivárgóvíz mennyisége lényegesen kisebb, mint a parti nyomvonal esetében.

Budapest Főváros kérdéseire adott válaszok:

1. A partmenti mobilfal esetében milyen szempontok alapján lenne a Római-part mindenkié?

A Római-part „békeidőben” (nem árvíz esetén) mindenkié, ahogy ezt a jövőkép is megfogalmazza. A cél az, hogy ne csak a tehetősebbek számára legyenek elérhetőek a szolgáltatások, hanem megfizethető vendéglátási vagy sportolási lehetőségek álljanak rendelkezésre.

2. Hogyan került az Eurovelo mint prioritás a képbe?

Budapest fejlesztési terveinek része az Eurovelo kerékpárút, mely a Római-part térségén is áthalad. Ebben a térségben több, igen különböző igényre is kell biztonságos kerékpáros infrastruktúrát biztosítani. Eltérő szükségleteik vannak a szabadidős, gyakran kisgyerekekkel



érkező, így a kényelmet és a biztonságot előtérbe helyező kerékpárosoknak, a hosszabb távot turisztikai céllal megtevéőknek és a környék olyan lakóinak, akik napi szinten szeretnének kerékpárral minél gyorsabban elérni munkahelyükre vagy iskolájukba. Ezen igények összeegyeztetésével a részletes közösségi tervezési közlekedési munkacsoportja fog foglalkozni, amely munkába a BKK közlekedési szakemberei is be fognak kapcsolódni.

3. Mik az értékelési szempontok a két változat között a sétány tekintetében?

A jövőkép alapján a jelenlegi előnyök megtartása: lehessen árnyas fák alatt sétálni, maradjon meg a kilátás a sétányról és legyen közvetlenül megközelíthető a part. Kérdés az is, hogy a partot eltérő funkciók szerint használók együttélését melyik változatban hogyan lehet összeegyeztetni. A jelenlegi állapothoz képest a sétány rendezettségében mindenképp szükséges előre lépni.

4. A Nánási-Királyok útja változat megépítésének esetén az építés alatt milyen forgalomkorlátozásra lehet számítani?

A tervezés későbbi szakaszában válik ez igazán kérdéssé, de várhatóan szakaszos forgalomkorlátozással és ideiglenes forgalomtechnikával lehet megoldani. A parti változat esetében várhatóan nem csak a parton, hanem pl. az oda levezető utcákban is számítani kellene az építkezéshez kapcsolódó korlátozásokra.

5. Van-e gazdája, felelőse a Római-partnak?

A tulajdoni és kezelői helyzet összetett, hiszen a terület gazdája részben a KDVVIZIG, részben a Főváros, részben pedig a Kerület, a köztük való együttműködés elengedhetetlen. A Római-parti árvízvédelem és közösségi tervezési munkában folyamatos a konzultáció a Fővárosi Önkormányzat és Óbuda-Békásmegyer Önkormányzata között. Örömeinkre szolgál, hogy a KDVVIZIG néhány szakértője bekapcsolódott a közösségi tervezési folyamatba, illetve korábban állásfoglalásukkal segítették a Jövőkép megalkotását. A nyomvonal döntést követően hivatali szinten is szorosabb együttműködésre lesz szükség.

6. A változatelemzés súlyszámait nem a közösség adja?

A változatelemzés 4 fő szempontrendszeréből alapvetően 3 szakmai kérdés (műszaki, gazdasági, környezeti szempontok értékelése), de a társadalmi szempontok a közösségi tervezéssel megalkotott Jövőkép alapján kerültek kialakításra. A január 19-i fórum egyik célja emellett épp az volt, hogy a résztvevő lakosok és más érintettek véleménye alapján is finomíthassuk az értékelést.

7. A Nánási-Királyok útja nyomvonal esetében milyen kialakítás várható a parton?

Amennyiben a Nánási-Királyok úti nyomvonalra esik szünetlik a döntés, abban az esetben is célunk a part fejlesztése. Ezért készül egy szabadtérépítészeti terv, ami az idei évben fog elkészülni a közösségi fórumok keretében. A védmű finanszírozása Európai Unió támogatásból lehetséges, ehhez kiegészítésként lehet további Európai Unió és Fővárosi forrásokat bevonni a part állapotának javítására. Dolgozunk rajta, hogy a következő Európai Unió támogatási ciklusba bekerüljön ez a projekt, amihez jó alapot ad, ha már kész tervvel rendelkezünk.

8. Mi lesz a Nánási-Királyok úti betonfallal? Graffiti?

Érdeemes megtekinteni a pünkösdfürdői gát példáját, valószínűleg hasonló módon fog kinézni a fal. Nem szeretnénk, ha graffitifallá válna a védmű. Ugyanakkor ez a kérdéskör is megvitatható lesz a közösségi tervezés munkacsoportjaiban.



9. A Nánási-Királyok útja nyomvonal esetében hogyan képzelik el a part rendbetételét?

A természetközelséget, a vadregényes karaktert, a Jövőképpel összhangban szeretnénk minél inkább megtartani. De emellett természetesen szükséges a sétány környékének bizonyos fokú rendezése, pl. a gyalogos-kerékpáros konfliktusok csökkentésének érdekében, vagy a balesetveszélyt jelentő problémák felszámolása. erről fog szólni szabadtérépítészeti tervezés. A tájépítész tervezők közösségi fórumok keretében segítik a part közös megtervezését, a tavaszi időszak közösségi tervezési alkalmain erről együtt is fogunk beszélni.

10. A súlyozás-pontozás miért nem a lakosság részvételével történik?

lásd: 8-os válasz.

11. A Nánási-Királyok útja nyomvonal esetében hogyan képzelik el a part rendezését?

lásd 9. és 10. válasz

12. Van-e az árvízi károk kompenzálására lehetőség?

A megvalósíthatósági tanulmányterv keretében egy részletes ingatlanjogi vizsgálat is készül a hullámtérre vonatkozólag. Ennek keretében megvizsgáljuk a jogszabályi környezetet, valamint az egyes ingatlanok a rendeltetését és tulajdonjogi változásait. Ezen adatok alapján fog a Főváros továbblépni a kérdéskörben.

13. Hullámtérben jogszerűen lakók kártalanítása tervben van-e?

lásd 12. kérdés.

Épületek egyedi árvízvédelme:

A jelenlegi tervezési feladat fővédvonal tervezésére irányul. A tervezés forrása Európai Unió támogatás, amely kizárólag elsődleges védmű tervezésér elkölthető.

14. A Nánási-Királyok útja nyomvonal esetében a mentetlen oldalon maradt épületekben lakókra milyen kényszerintézkedés vár?

A jelenlegi szabályok maradnak életben a lakosságra vonatkozóan, amennyiben a Nánási-Királyok útja nyomvonal épül meg.

15. Mi a helyzet a jelenlegi nyúlgát – Duna közt lakók (Királyok útja páratlan oldal) árvízvédelmével?

lásd: 12. kérdés.

16. A partvédelem kérdéséről lesz szó a tájépítészeti tervezésnél?

A tájépítészeti tervezés a part területére is ki fog terjedni. A partfalat 2020 környékén felmértük, néhány veszélyes helyen történt beavatkozás, amelyet folytatni szükséges. Partvédelem ügyében a KDVIK-gel együttműködésben lehet dönteni bármilyen nagyobb beavatkozásról, mivel a partfal tulajdonosa a terület jelentős részén a magyar állam. (Ez szakaszonként változhat, pl. bizonyos területeken a víz annyira elmarta a partot, hogy a partfal ténylegesen már a főváros vagyonkezelésében lévő területre esik.)

17. Lesz-e tanösvény a parti sétányon?

A közösségi tervezés során dől el, a lakosság igényei szerint.



18. A Nánási-Királyok útja nyomvonal esetében a Római-partra érkező szabadidőt eltöltők parkolási lehetőségeivel mi a helyzet?

Ez egy fontos kérdés, mellyel a jövőkép is megosztó kérdésként azonosít. A kérdéssel a közösségi tervezés közlekedési munkacsoportja fog foglalkozni, amely munkában részt fognak venni a BKK és a III. kerületi önkormányzat szakértői is.

19. A tervezés folyamatában volt-e egyeztetés horgászokkal, horgász szervezetekkel, csónakos horgászokkal?

Külön nem volt, de a fórumok mindenki számára nyitottak, amire természetesen a horgászokat is várjuk.

20. A túlzott motorcsónak és hajóforgalom miatt a sport leáldozóban, ezt mennyire vették figyelembe?

A jövőkép elkötelezett amellelt, hogy a Római-part a nem-motoros vízi sportok terepe legyen. A Duna medrének közlekedési rendjét az Építési, Beruházási és Közlekedési Minisztérium szabályozza, Fővárosnak indirekt módon, a parthasználati szabályozásra van ráhatása, azonban ezzel az eszközzel sajnálatos módon csak igen kevéssé tud a motorcsónak forgalomra hatni.

21. Mi biztosítja, hogy ez a tervezés az érintetteket reprezentatív módon vette figyelembe, nem pedig a „hangerő” szerint?

A Völgyzugoly műhely metódusa: a lakossági fórumokon nem frontális lakossági meghallgatás, hanem konstruktív kiscsoportos munka van, hogy mindenki szóhoz jusson, valamint mindenki felírhatja a kérdéseit, így sorra kerül az összes felmerülő probléma.

22. 30 éve ígérik, 30 éve tervezik a nyomvonalakat. Miért most valósulna meg?

Az elmúlt 10 évben olyan társadalmi vita, ellenállás alakult ki, amelyet nem sikerült megnyugtatóan rendezni. A közösségi tervezést épp azért kezdeményeztük, hogy ezeket a problémákat ki tudjuk beszélni, és nagyobb eséllyel jutunk konszenzusra. Ezáltal nagyobb társadalmi támogatottsággal tudunk nekifutni ennek a projektnek, valamint dolgozunk azon, hogy a következő Uniós ciklusban a megfelelő támogatásokat megpályázhassuk és a forrásokat biztosítani tudjuk a tervek megvalósulásához.

23. A Nánási-Királyok útja nyomvonal esetében (árvízhelyzetben) számolnak-e a fertőzésveszéllyel (pangás), vandalizmussal, betörésekkel?

Ez is egy szempontja a változatelemzésnek, hogy milyen közegészségügyi következményi lehetnek egy-egy árvíznek.

24. Mi lesz, ha kiemelt beruházássá nyilvánítják a Római-parti gátat?

Immáron 3 éve zajlik a Római-parti árvízi védelmű tervezésének előkészítése, Európai Unió támogatással. Az ehhez biztosított KEHOP forrás felhasználása kapcsán szoros és konstruktív szakmai együttműködésben voltunk az Irányító Hatósággal, amely korábban az Innovációs és Technológiai Minisztériumhoz, jelenleg pedig a Miniszterelnökséghez tartozik. A közbeszerzési kiírás jóváhagyásához a Miniszterelnökséghez tartozó Közbeszerzési Felügyeleti Főosztály jóváhagyását is megkaptuk. A Kormánynak is az az érdeke, hogy Budapest lakosainak árvízvédelme javuljon, illetve, hogy határidőre és szabályosan kerüljön felhasználásra az uniós támogatás. Ezért bízunk abban, hogy minden érintett fél elkötelezett az eddigi eredményes együttműködés fenntartása mellett. További fontos szempont, hogy az Európai Unió csak abban az esetben támogatja a projektet, ha a nyomvonalváltozatok egyenrangú mérlegelésére sor kerül, és ha a



tervezést megfelelő társadalmassítás kíséri. Ez értelemszerűen nem valósul meg egy kiemelt beruházás esetén.

25. Megismerhető a Mélyépterv szempontrendszere (szerződés szerint)?

Terveink szerint február során a teljes megvalósíthatósági tanulmányt feltöltjük, hogy mindenki számára megismerhető legyen, egyetemben a változatelemzés szempontrendszerével, melyből megtudható, hogy az egyes nyomvonalváltozatok esetén milyen szempontokat vizsgáltak a szakemberek.

26. A Nánási-Királyok útja nyomvonal esetén a kb. „üres” telkek felmagasítása nyugat felé (pl. a 2018-as nyári Fák javaslat vázolja.) Ezeknek az út felőli feltöltését tervezik? Itt lesz inkább beépített?

A nyomvonaldöntést követően kezdődik el az építési szabályozási terv készítése, amelyben cél lesz, hogy a part felé minél nyitottabb, zöldebb, minél kevésbé beépített terület maradjon, az ingatlanon lévő beépíthető rész pedig inkább a Nánási út irányába tolódjon.

A közösségi fórum egy gyors záró körrel ért véget, melyben mindenki jelezhette, hogy mennyire érezte hasznosnak az alkalmat, illetve, hogy tervez-e jönni a következő február 9-i alkalomra, melynek a fókuszában a nyomvonalváltozatok környezeti hatásai fognak szerepelni.

A regisztráltak, a korábbi eseményekhez hasonlóan, emailben is megkapják az értesítéseket, legfrissebb híreket, összefoglaló dokumentációkat.

Köszönjük mindenkinek a részvételt, találkozunk február 9-én is!