

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testületének

2014. november 27-én 17,05 órai kezdettel

tartott közmeghallgatásáról

A képviselő-testületi közmeghallgatás helyszíne: Városháza nagyterme

Jelen vannak:

- a képviselő-testület tagjai közül:

Ottó Péter polgármester

Dr. Benczik Ágnes Adrienn, Kasper Ágota, Dr. Kovács László, Lingl Zoltán, Nemes István,
Vörös Kálmán képviselők (7 fő)

- meghívottak:

Sümei Attila jegyző
Bereczkiné Papp Krisztina Igazgatási Osztály vezetője
Kaszás Béla Városüzemeltetési Osztály vezetője
Várszegi Bernadett Építési Osztály vezetője
Findeisz János díszpolgár
Dr. Hevesi Gusztáv díszpolgár
Illés Ferenc díszpolgár
Schreindorfer Károly „Zirci Városüzemeltetés”
Nonprofit Kft. ügyvezetője
Lantai Gyula VIA FUTURA Kft. képviselőjében
Süveges Csaba VIA FUTURA Kft. képviselőjében
Kropf Miklós Zirci Járási Hivatal vezetője
Földesi Zoltán Bakony Volán Zrt. képviselőjében
Koós Máté BakonykarsztZrt. képviselőjében
Nagy Zoltánné Veszprémi Hulladékgyűjtési Közszolgáltató
Nonprofit Kft. képviselőjében

- valamint megjelent még 10 fő érdeklődő állampolgár

Ottó Péter polgármester köszönti a közmeghallgatás résztvevőit és megállapítja, hogy a képviselő-testület 9 tagja közül jelen van 7 fő – az ülés határozatképes -, majd megnyitja a közmeghallgatást.

A meghívó szerint javaslatot tesz a közmeghallgatás napirendjére.

Kérdés, hozzászólás nem hangzik el.

A polgármester indítványára a képviselő-testület 7 igen szavazattal, egyhangúlag határozatot hoz:

Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testületének

215/2014.(XI.27.) határozata

Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testülete a közmeghallgatás napirendjét az alábbiak szerint elfogadja:

- 1./ Zirc város közlekedésfejlesztési koncepciója
- 2./ Az érdeklődő állampolgárok által felvetett kérdések és közérdekű bejelentések, javaslatok megvitatása

NAPIREND TÁRGYALÁSA:

- 1./ Zirc város közlekedésfejlesztési koncepciója

Ottó Péter polgármester köszöntötte Lantai Gyula és Süveges Csaba urakat. Kérte az urakat, hogy foglalják össze a közlekedésfejlesztési koncepciót.

Lantai Gyula VIA FUTURA Kft. képviselője. Néhány mondatot szolt a tervezés folyamatáról, kb. egy évvel ezelőtt kapták a megbízást az Önkormányzattól a koncepció elkészítésére. Az önkormányzat folyamatos egyeztetéseivel nyárra készült el egy egyeztetési anyag. Ezt az egyeztetési anyagot az önkormányzat kiküldte a közlekedés kapcsán érintett szervezetnek, többek között a Közlekedési Felügyelőségnek, Magyar Közútnak, Rendőrségnek, Tűzoltóságnak, Civil Szervezeteknek, illetve lehetőség volt arra is, hogy Zirc polgárai megtekintsék az anyagot és véleményüket elmondják. A nyári egyeztetési anyagot követően az észrevételeket szintetizálták, átvezették a tanulmányba, megnézték mi az, ami szükséges és fontos. Ezek után véglegesítették az anyagot, amit a bizottsági üléseken is bemutattak, és most a közmeghallgatáson ismertetnek.

A koncepció célja egy városban, hogy egy helyzetértékelés után, javaslatot adjon a szükséges fejlesztésekre. A közlekedési koncepció elég széles területet fog be a közút két szintjével, az országos közutakkal és a helyi utakkal, foglalkozik a tanulmány a vasúti közlekedés kérdésével, a kerékpáros közlekedéssel, a tömegközlekedéssel, a gyalogos forgalmi létesítményekkel, a parkolók helyzetével és az egyéb forgalombiztonsági beavatkozásokkal a város területén.

A közúti résznél az első az országos közúthálózat, úgy gondolja, hogy Zircen a lakók szempontjából fontos kérdés a 82-es számú főút elkerülő szakaszának megépítése. Veszprém megyében az első és a második rendű főutak közül kevés olyan van, amelyeknek nincs elkerülő útja. Sorolhatná Veszprémet, Pápát, Várpalotát és Tapolcát, akiknek lényegében van, de nagyon sok városnak nincs is másodrendű főúti kapcsolata. A főúti kapcsolatok határozzák meg mindig a forgalom és a teherforgalom nagyságát. Zirc és talán Badacsonytomaj, ahol elképzelhető és szükséges Veszprém megyében az elkerülő szakasz. Alátámasztják a koncepció készítés során végzett forgalomszámlálási adatok is. Ez a beruházás egy olyan volumenű dolog, amit az önkormányzat megvalósítani nem tud. A becsült költsége 3 milliárd forint. A hasonló beruházásokat az országban a Nemzeti Infrastruktúra végzi. A megyei rendezési tervekben, a városrendezési tervekben szerepelnek.

Sajnos semmilyen előkészítő folyamat nem történt, sem a Magyar Közút, sem a Nemzeti Infrastruktúra részéről az elkerülő út kapcsán. Hogy forrásokat erre hol lehet találni, akár a tervezésre is, ez a mai világban elég nehéz kérdés. Erre úgy gondolja, hogy nem neki kell válaszolni. Vannak ezen kívül Zircen belül még egyéb országos közutak, a bakonybéli út, a

borzavári út és a móri út, ezeknek a fejlesztése, karbantartása elméletileg a Magyar Közút feladata, véleménye szerint mindegyikre ráférne egy felújítás. Információi szerint nincs rá forrás sem a Magyar Közútnál, sem a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztőnél. Az utaknak a következő rétege az önkormányzati kezelésű utak, lényegesen új belterületi kapcsolatot nem tártak fel, ami igényelne új építési utat. Természetesen az utakat mindenhol burkolattal kell ellátni.

A vasút fejlesztése nem tudja milyen módon várható, milyen forrásból, mert ez szintén nem önkormányzati feladat.

A következő fontos dolog a kerékpáros közlekedési igények meghatározása, a koncepció részletesen foglalkozik ezzel a témával is. Az alap dolog, hogy a másodrendű főút mellett, a 82-es számú főút mellett, a település teljes szakaszán javasolja a kerékpárút kiépítését. Nem azt jelenti, hogy közvetlenül a 82-es út járdáján fusson, de ezt az irányt kövesse, ahogy a 82-es út áthalad a településen. A koncepcióban egy alternatívát mutattak be, a stadiontól van alternatíva, amikor közvetlenül a 82-es út mellett menne a kerékpárút, de Kardosrétről nyugatra egy földút vonalán kapcsolódna a 82-es főúthoz. Egyéb önálló kerékpárút építéseket a településen nem foglalmaztak meg.

Tanulmány foglalkozik a gyalogos forgalmi létesítményekkel, táblázatban van összefoglalva, ahol hiányoznak és szükségesek járdák, ahol hiányoznak és szükségesek gyalogos átkelő helyek. Ugyanilyen fontos témakör a parkolási helyzet, ezt szintén vizsgálja a jelenlegi és a szükséges kiépíthető parkoló állásokat, helyeket a tanulmány.

Megköszönte a figyelmet, elmondta, hogy ha valakinek kérdése lenne a koncepcióval kapcsolatban, szívesen válaszol.

Bognár Magdolna bemutatkozott, elmondta, hogy ahogy az úr is elmondta, a borzavári út, ami a Deák Ferenc út csatlakozása, az részben az önkormányzaté, részben a közútkezelőé. 53 éve ugyan azon a helyen lakik, tehát nagyon jól tudja, pont a vízelvezető rendszerekkel kapcsolatban, hogy a régi vízelvezetők hogyan működtek, és az ő utcájukban soha nem volt patak, és folyó, de most viszont van. Szaturi János feltöltötte az internetre, hogy a Deák Ferenc utca 38. szám előtt hol járda van, hol tó. Gyakorlatilag térdig érő vízben mászkálnak, amikor valóban nagy a vihar, sőt az ő házukat próbálták megdönteni, olyan módon, hogy belső drénrendszert építettek ki. A drén nem tud rácsatlakozni az árokra, ugyanis a páratlan oldalon zubog le a víz, a páros oldalon viszont nem tud átmenni a víz. Valóban szükség volt a temetőnél a parkolóra, csak a régi vízelvezető rendszer, az pontosan a Postás Üdülő felé vezető úton van – ami úgy gondolja, hogy az az önkormányzat tulajdona - átment a páratlan oldalra a víz. Na most sajnos nem bír átmenni. Gyakorlatilag tudják a problémát, hogy öt éve vitatkozik a Közútkezelő Kht és a Polgármesteri Hivatal az ő utcájukon, hogy kihez tartozik. Kértek árajánlatot egy rendszerre, ami gravitációval vinné ki az árok felé a vizet, 1,5 millió forintos árajánlatot kaptak. Állandóan pucolják a parkoló murváját, a saját parkolójuk alól, mert odahordja a víz. Ha már annyival segítenének, hogy kapnak gyöngykvacsot, akkor ez a drén rendszerbe jó lenne. Minden viccet félre téve iszonyú a helyzetük. A parkolótól átfúrnák az utat, ami a Polgármesteri Hivatalhoz tartozik a páratlan oldalig, akkor máris feleződne a víz mennyisége.

Az után érdeklődne, hogy a vízelvezető rendszerrel, ebben a projektben lesz-e valami?

Lantai Gyula annyira konkrét a kérdés és annyira konkrét a probléma, hogy ebben a projektben nem lesz ezzel kapcsolatban változás. Az utakat nem lehet vízelvezetés nélkül építeni és fenntartani sem, de sajnos a koncepció ilyen mélyen nem foglalkozik vele.

Bognár Magdolna a víz annyira kimosott mindent, hogy előttük lassan bedől a járda.

Ottó Péter kiegészítésként elmondta, hogy egy nagyon kicsi pontatlanság volt az elhangzottakban, hogy a borzavári út és a Deák Ferenc utca az végig a Megyei Közútnak a kezelésében van, beleértve a járdát és az árok területét is. Tehát a kerítéstől a tulsó kerítésig az nem önkormányzati tulajdon. A tulajdonba vételt évekkkel ezelőtt kezdeményezték, nem akarja elkiabálni, de úgy néz ki, hogy célegyenesbe ér a történet. A Vagyonkezelő a hozzájárulását megadta, megtörtént a területnek a kimérése, papíron már külön helyrajzi számra került, tehát az van hátra, hogy önkormányzati tulajdonba adják a területet, ezt követően átkerülhet az ő nevükre, onnantól kezdve, ha úgy tetszik probléma nincsen, egyértelmű az önkormányzat lesz ezért a felelős.

Megkérdezte, hogy a közlekedéskonceptióval kapcsolatban van-e még valakinek kérdése, javaslata?

Farkas Lászlóné bemutatkozott, elmondta, hogy a Munkácsy úton lakik, a koránál fogva a helyi közlekedéssel kapcsolatban szeretne kérdést feltenni, hogy a helyi járatot lehetne-e úgy igazítani, hogy az orvosi rendelők előtt is megálljon, annak érdekében, hogy az idősek el tudjanak menni az orvoshoz. Vagy meg lehetne azt is oldani, hogy a távolsági buszok is megálljanak a buszmegállóban, amelyek előtt elhaladnak, a bakonybéli vagy akár a lókúti buszok. Ő még el tud menni, viszont nagyon sokan vannak, akik már nem tudnak. Nagyesztergáron, Dudaron, Csetényben minden kiskapuban megáll a busz.

Ottó Péter a probléma az, hogy a 82-es fő közlekedési útvonalon nem engedélyezik az autóbuszok megállását, csak kialakított busz öbölben. A helyi járat közlekedésnek a kicsit korrigált útirányon történő közlekedtetése céljából megterveztették az orvosi rendelők környékén menetirány szerinti jobb oldalon a buszmegállót. Lókút irányából a buszoknak nem ad lehetőséget, hogy megálljon, viszont a helyi járat útvonalát meg lehet fordítani. Ez egy cél, tervekkel rendelkeznek, a forrás hiányzik ahhoz, hogy ezt meg lehessen valósítani. Az, hogy a távolsági buszok nem állnak meg, a volán társaságok közlekedési politikája.

Vágenhoffer Péter a Köztársaság utcában is ugyan az a helyzet - amit Bognár Magdolna is elmondott - járda egyik oldalon sincsen normális, pontosabban az egyik felén egyáltalán nincsen, a másikon pedig esnek kelnek az emberek. A Mayer tó utcájából, ami kifolyik víz, az végig az országúton folyik ki.

Ottó Péter a Mayar tó utcájánál próbálták az árok áteresztő keresztmetszetén javítani, ha jól tudja a Megyei Közút részéről volt ilyen ígéret a Köztársaság utcára is.

Bognár Magdolna az ő problémájukra az nem lesz megoldás, hogy az árkokat kiszélesítik.

Szabó József bemutatkozott, a BEDECO Kft. képviselőjeként jelent meg. A hét elején találkozott a koncepcióval, és ennek okán Kaszás Béla osztályvezető úrnak írt egy javaslatot. A MOL kút, amely nincs olyan messze a Kft. területétől, ha odáig le lehetne hozni a helyi járat vonalát, az ő részükre mindenképpen egy nagy előrelépés lenne. Elég sok olyan kolléga van, aki távolról jár, gyalogol.

Ottó Péter megköszönte az észrevételt, ő is találkozott a megkereséssel. Annyi pontosításra szorul a történet, hogy jelen pillanatban nem a bakonybéli út fele közlekedik a helyi járat. Gyakorlatilag a Rákóczi téren keresztül a Kórház felé megy és ugyan arra jön vissza, tehát amit az előbb is mondott, hogy az orvosi rendelő bekötése a helyi járat közlekedésbe, annak az a feltétele, hogy a buszmegálló meg tudjon épülni a 82-es mentén az orvosi rendelő környékén. A MOL kút után jobbról van egy buszmegálló, tehát ott ilyen probléma nincs,

viszont itt az a kérdés, hogy hol tud megfordulni az autóbusz. Lehetőség szerint ne túl sok tolatással és megfordulással kelljen a sofőrnek foglalkoznia.

Szabó József a templom körül egy körbe járható útvonal lehetne.

Ottó Péter a buszmegálló a MOL kút után van, ahol meg tudna állni. Azt a választ tudja egyelőre adni, hogy foglalkoznak a kérdéssel, megköszönte a felvetést, egyértelmű, hogy műszaki szempontból is meg kell vizsgálni a megvalósítás lehetőségét, a futásteljesítmény milyen költségeket generál, illetve azt is tudni kell, hogy a helyi járat közlekedés önkormányzati támogatással tud csak működni. Jelen pillanatban 3 millió forintos éves költséget jelent a városnak.

Péczi Katalin bemutatkozott, a Rákóczi tér megújulásának a tervében volt egy olyan rész, hogy az Apátság és a Reguly Múzeum között lett volna egy gyalogos közlekedés, ebben a koncepcióban még csak érintőlegesen sem látja, hogy a két tervet egymás mellé rakták volna. Azt a részét megéri, amíg a 82-es útnak az elkerülője nincs megépítve, addig olyan nagymértékű a forgalom a városközponton át, hogy ennek a megvalósítása valószínűleg nem lehetséges, mert egy újabb akadály, ha bekerül egy gyalogátkelőhely, egy újabb forgalom megakasztást jelent.

Megkérdezte, hogy mi történik abban az esetben, ha mégis kikerül a 82-es út forgalma?

Lantai Gyula a tervezésnél is felmerült az alap probléma, hogy mi fog akkor történni, ha kiépül az elkerülő út, itt gyakorlatilag azt jelenti, hogy a koncepciót előről kell kezdeni. Olyan mértékű forgalmi átalakítások lesznek, hogy sokkal több gyalogos átkelőhelyet, sokkal több szigetet, sokkal kisebb körforgalmat lehet tervezni. Ezt a kérdést máshogy nem lehet kezelni, minthogy ha megépül a 82-es elkerülő, felül kell vizsgálni. Próbáltak arra odafigyelni, hogy olyan módon tervezzék meg a mostani Rákóczi teret, hogy az a jövőben is jó legyen.

Péczi Katalin a másik kérdése a parkolással kapcsolatban lenne. Aki reggel 6 órakor jár a Penny környékén, akkor 10-es nagyságrendű gépkocsi található, ők biztos nem vásárolni mennek, nyilvánvalóan lerakják az autót és elmennek a munkahelyükre busszal. Ez addig nem probléma, amíg a jelenlegi forgalom van, ha ez egy kicsit növekszik, onnantól kezdve az van, hogy a bevásárlók sem tudják használni egész nap kellőképpen a parkolót. Ugyanez a helyzet a kerékpár tárolókkal, ami a Pennynél van fedett helyen, napi szinten 30-40 kerékpár áll ott. Ideiglenesen úgy lehetne megoldani ezeknek a kerékpároknak a tárolását megoldani, hogy a lenti buszmegállóban alakítanának ki még tárolókat.

Véleménye szerint erre a problémára is ki kellene térni és valamilyen megoldást találni.

Hanich József szeretné megkérdezni a tervező irodát, hogy az Apátság és a buszpályaudvar körüli tervekben mégis milyen célzat vezérelte őket az által, hogy az OTP felé vitték el magának a 82-es főútnak az ívét és nem csökkentették magát a kanyar ívét.

Lantai Gyula nem is közlekedési kérdés, hanem táj és kertépítészet kérdése, az Apátság előtt nem is lehetne körforgalmat kialakítani.

Hanich József megnézte ezeket a terveket egy közlekedési szakértővel, azt mondta, hogy közlekedés szempontjából semmi nem indokolja, hogy a buszpálya udvar épületét el kellene bontani. Nem tartja jó ötletnek, hogy egy épületet elbontsanak és inkább a fás terület felé vigyék a körforgalmat.

Lantai Gyula ez egy alternatíva volt ezen kívül még van öt. Ők sem tartják feltétlen jónak, nagyon problémás, sok út jön össze, V alakban, T alakban, nagyon sokat gondolkodtak ezen ők is. Van olyan változat, ami nem érinti az épületet, ez a háromágú csomópont.

A napirendi ponthoz több kérdés, hozzászólás nem érkezett.

2./ Az érdeklődő állampolgárok által felvetett kérdések és közérdekű bejelentések, javaslatok megvitatása

Bognár Magdolna az idegenforgalmi adóval kapcsolatban van problémája, addig, amíg csak elvi síkon van Zirc és környékén kerékpárút, addig gyakorlatilag nem jönnek kerékpárral Zircre az üdülők. Tehát abból kell kiindulni, ami jelen helyzetben van, megnézik a környékbéli településeken milyenek az idegenforgalmi adók, lehet látni, hogy sokkal alacsonyabb, mint Zircen, Zircen 450,- Ft. Meg kell nézni, hogy mit tud adni a város, mit tud adni pl. Esztergom. Esztergom rengeteg hotelt tud adni, tudja adni azt, hogy az ember átsétál a másik országba és vissza, tudja adni a Dunakanyart, ezzel szemben Zirc tud adni fél napot. Meg tudják nézni a Bazilikát, el tudnak menni az Arborétumba és meg tudják járni a Kék túra útvonalat. De ha összevetik a Kék túra útvonalat Bakonybéllel, akkor a turisták fogják magukat és elmennek Bakonybélbe az 50,- Ft mínuszért. Nagyon jól tudja, hogy az idegenforgalmi adó úgy működik, hogy az állam annyit ad az üdültető városnak, amennyit az üdülő ad. Egyszerűen irreálisan magasnak tartja, hogy a Horvát tengerparttal azonos idegenforgalmi adót kell fizetniük Zircen. Úgy gondolja, hogy ezen egy kicsit változtatni kellene.

Másik problémája, hogy a karácsonyi díszvilágításhoz használt fényfüzereket esztétikusabban is fel lehetne rakni a fenyőkre.

Zircen 500-1000 számú magán vállalkozó cég és hasonló iparos van, ha mindegyikük bedobna a Penny elé egy tégelybe egy ötszázast, összejönne egy kevés pénz, amiből megpróbálhatnák szépen feldíszíteni ezt a várost. A legkisebb faluban is sokkal szebb díszek vannak, mint itt Zircen. Tudja, hogy nagyon szegény a város és hogy nincs pénz semmire, de szerinte ilyen dolgokra mozgósítható a város lakossága is.

Ottó Péter megköszönte az észrevételt. A város feldíszítésének az esztétikája felmerült az elmúlt napokban a Bizottsági ülésen is, már akkor is megvédte a Városüzemeltetési Gazdasági Társaságot, mert szépen van feldíszítve és lehet, hogy erre van csak lehetőség. A karácsonyi díszvilágítás kérdése egy érdekes történet, ha elmegy az ember egy másik sokkal fényesebb városba, akkor az emberben egy picit az is ott van, hogy a Karácsonynak a lényege veszik el a helyenként túldíszített és giccses díszvilágítással. A Kis települések is azon vetélkednek egymással, hogy a villanyoszlopokra hány ugyanolyan formájú fenyőfát lehet feltenni. Úgy gondolja, hogy az igazság valahol a kettő között van. Ebben az évben foglalkoztak azzal, hogy kicsit próbáljanak hozzátenni a karácsonyi díszítéshez, egyelőre itt tartanak, de ezzel még nincsen vége a történetnek és még nem lefutott a kérdés.

Az idegenforgalmi adó Magyarországon úgy működik, hogy a vendég által befizetett 1,- Ft idegenforgalmi adóhoz, az állam 1,5,- Ft támogatást ad. Tehát ez egy olyan „pályázati lehetőség” ahol nem a települési önkormányzat, nem a vállalkozók teszik hozzá az önerőt, hanem a hozzájuk érkező vendégek és az állam ide adja a támogatást hozzá. Amikor megemelték az idegenforgalmi adót, akkor az volt a cél, hogy a város többet tudjon a turizmusra fordítani.

Ha a statisztikai adatokat megnézik, akkor az igazolja, hogy az Apátság fejlesztésének vannak mérhető eredményei, mert évről évre egyre nagyobb a vendégéjszakáknak a száma.

Nincs az ellen, hogy csökkentse a város az idegenforgalmi adónak a mértékét, ahogy évekkkel ezelőtt is, a turizmus szereplőinek a javaslata alapján történt meg, ugyanúgy ezt kellene most is figyelembe venni. Az elmúlt hetekben beszélt a város legnagyobb szállásadójával, mely önmagában a vendégéjszakák $\frac{3}{4}$ -ét teljesíti, inkább azon az elven van, hogy rendelkezzen a város több bevétellel, amit utána vissza tudnak forgatni a fejlesztésekre.

Úgy gondolja, hogy van lehetőség az elmozdulásra, de a turizmus szereplői között egyeztetés szükséges. Felhívta a figyelmet, hogy van egy turisztikai szövetség, egy civil szervezet a városban, amibe jó lenne életet lehelni. Jó lenne, ha együttműködő partnerek lennének a kisebb szolgáltatók. A civil szervezetet azért hozták létre, hogy az ő képviselőjük is biztosított legyen a TDM szervezetben, és érdemben tudjanak hozzászólni a fejlesztési irányok meghatározásához.

Bognár Magdolna úgy gondolja, hogy a 450,- Ft-ból valamennyit kellene engedni, reálisabb legyen az ár.

Vágenhoffer Péter a szeméttelp beruházásnál jelezte, hogy a szeméttelp mögött van egy földút, ami az ő tulajdona, ehhez képest a szeméttelp beruházója elbontotta az utat és ismeretlen eredetű anyaggal töltötte fel.

Ottó Péter a problémának a lényegéről egy évvel ezelőtt a közmeghallgatáson a műszaki előadó tartott tájékoztatót a projektnek a megvalósításával kapcsolatban. Azt lehetett tudni, hogy az az út, amiről beszélnek az nem a földhivatal nyilvántartásában megfelelő nyomvonalon szerepel. Akkor elhangzott, hogy gyakorlatilag át kell helyezni, hogy minden hiteles dokumentummal összhangban legyen. Adott kérdéskörrel kapcsolatban az a legutolsó információja, hogy a kivitelező várja írásban a javaslatot és a problémájának a felvetését, hogy írásban és érdemben is választ tudjon rá adni.

Ottó Péter polgármester a közmeghallgatást 18,00 órakor berekeszti.

K.m.f

Ottó Péter
polgármester

Sümegei Attila
jegyző