

## **Megjegyzések a 30-as vonal nagytétényi szakasza rekonstrukciója, és Nagytétény vasúti megálló áthelyezése kérdéséhez, 2011. december**

A 2011. november 28-án megtartott lakossági fórumon elhangzott a NIF képviselője szájából, hogy a Nagytétény állomás utasforgalmát a felújítás után megszüntetik a gyér kihasználtság miatt. Az előadó ezt a lépést egy korábbi felméréssel (2004) indokolta, amely szerint naponta mindössze csak egy-két jegyet adtak el. Azt is megtudtuk, hogy a megszüntetendő állomás helyett új helyen új állomást létesítenek Nagytétény Kastélypark néven.

A fentiekre tekintettel, valamint, hogy magam is meggyőződjem a hivatkozott indokról, 2011. december 1-én 5 óra 40 percre kimentem az állomásra, megnézni, hogy használják-e a vasúti megállót. A következőket tapasztaltam:

1. A Martonvásár felől érkező vonatot 8 fő vette igénybe Budapest Déli pu. felé. Ebből négy főt kérdeztem meg az utazási szokásaikról. Elmondták, hogy napi rendszerességgel használják a MÁV nagytétényi szolgáltatását. Kérdésekre, hogy igénybe vennék-e a Kastélymúzeumnál kialakítandó új megállót, egyértelműen nemleges volt a válaszuk. A megkérdezett négy főből három válaszolt úgy, hogy akkor kénytelenek lennének személygépkocsival járni. Egy fő autóbusszal közlekedne. A szintén ezzel a vonattal utazó másik négy főt nem tudtam megkérdezni, mert nem volt rá idő. Ez a négy fő az állomás sorompó felőli végéről jött, valószínűleg vagy a Volán busszal, vagy a környező munkahelyek felől érkezett. Erről a vonatról 9 fő szállt le, és mind a környező munkahelyek felé ment.

2. A Budapest Déli pu. irányából érkező vonatra 6 fő szállt fel. Ebből a hat főből két utazót sikerült megkérdezni utazási szokásaikról. Elmondták, hogy naponta utaznak, és egy fő még hétvégén és ünnepnapokon is igénybe veszi az utazási lehetőséget munkája miatt. Kérdésekre ők is azt mondták, hogy nem vennék igénybe a Kastélymúzeumnál kialakítandó új megállót, helyette gépkocsival közlekednének. A leszállók 11-en voltak, ebből egy fő a vasútállomásra ment dolgozni, 9 fő az ipari területek felé tartott, míg egy fő a lakóterület felé távozott.

A megkérdezettek közül négyen azzal indokolták az új megálló elkerülését, hogy nekik ez messze esik lakhelyüktől, míg a másik négy fő a Kastélymúzeumnál kialakult közbiztonság hiányát nevezte meg indokul. Az utóbbi kettőből egy fő a Nagytétény állomást is problémásnak tartja, mivel a közvilágítás nem elégséges véleménye szerint. Csak megjegyzem, hogy ismerőseim körében a Barosstelep (helyesírás a MÁV menetrendből) megálló használata sem kívánatos sötétedés után, szintén a közbiztonság hiányosságai miatt.

### **Általánosságban:**

A valamikori felmérés (2004) mára elvesztette valóságtartalmát, még akkor is, ha az adott időben igaz volt, mivel mára jelentősen megváltoztak a közlekedési viszonyok, utazási szokások. Így egy jelenlegi korszerűsítés során a régi felméréseket felhasználni, hogy finoman fogalmazzak, bűn. Kivételt képez, ha azt alapnak használjuk, és egy újabb felméréssel összehasonlítva megtudjuk a pontos növekedést, csökkenést, stagnálást határozni. A korszerűsítés során a felmérés készítése során külön ki kell térni arra, hogy a technikai, információs, közlekedési fejlődést figyelembe véve, várhatóan milyen közlekedési szokások jelezhetőek előre, mire lehet számítani 10- 30 év elteltével. Ugyancsak kívánatos lenne elgondolkodni azon, hogy a környezettudatos életmódra nevelés és mentalitás előtérbe kerülése hogyan változtathatja meg a közlekedés módját, szokásait. Érdemes számításba

venni azt is, vajon a korszerűsítés utáni állapotban remélhetően bekövetkező pozitív viszonyok milyen változásokkal járhatnak. (Gyorsaság, pontosság (?), tiszta vasúti járművek, stb.) A korszerűbb új vasúti járművek, továbbá a közlekedési szövetség tették lehetővé, hogy jelenleg is sokan használják a vasúti közlekedést, és ezt még lehet fejleszteni, fokozni. Csak akarni kell.

### **Zsákutcák a vasúti közlekedésben:**

Az eddig látott tapasztalatok alapján azt látjuk, hogy azok az állomások, megállóhelyek, amelyek a semmibe vannak telepítve, elveszítik értéküket, utasaikat. Erre egyszerű példa a Józsefvárosi pu. Most, a Budapest-Székesfehérvár vasútvonal korszerűsítése során már előre betervezik a zsákutcát a Nagytétény Kastélymúzeum megálló megépítésével. Ennek a tervezett megállóknak az utasforgalma véleményem szerint jelentősen kevesebb lesz, mint a jelenleg üzemelő Nagytétény Állomásnak. Ez még akkor is igaz, ha a parti beruházás megvalósul. Véleményem szerint a megállót olyan helyre kell építeni, ahol az utazók könnyen, jól megközelíthetik a megállót, és nem utolsó sorban, a megálló biztonságos, azaz sötétedés után is szabadon lehet használni. Ez, sajnos, a megépítendő Kastélymúzeumnál nem fog megvalósulni, mint ahogy a „Barosstelep” megállónál sem valósult meg, bár ígéret volt rá. Lényegesnek tartom, hogy a megállók építése során olyan helyre tervezzék a megállót, ahol minél több utas tudja igénybe venni a vasúti szolgáltatást. Ezzel kapcsolatos javaslataimat, amennyiben igényt tartanak rá, szívesen megfogalmazom részletesen is.

### **„Új” vonal megnyitásának lehetősége:**

Úgy gondolom, a vasúti, és általában véve minden közlekedési lehetőség tervezése esetében célszerű a meglévő állapotokból kiindulni, és – amennyiben lehetséges - ezek kihasználásával, esetleges fejlesztésével újítani, korszerűsíteni. Valamikor, még az „őskorban”, az 1950-es években volt egy vonat, ami Nagytétény-Diósd állomáson megállt, és Kelenföld állomáson át a Keleti pályaudvarig közlekedett. Sajnos nem tudom pontosan, de úgy emlékszem, hogy ez a vonat Székesfehérvárról indult. Jó lenne egy hasonló beindítása, illetve újraélesztése, csak némi változtatással.

### **Erre tennék egy javaslatot:**

Javaslatom értelmében a jelenlegi székesfehérvári vasútvonal meghosszabbítását javasolnám. Székesfehérvártól változatlanul Kellenföldig, majd innen Ferencváros, Kőbánya-Kispest állomásig. Visszafelé ugyanezen a vonalon. Ennek a járatnak az lenne a gyakorlati értelme, hogy a Dunántúli területek bekapcsolódhatnának közvetlenül a Liszt Ferenc repülőtér forgalmába, azaz, az utasok vasúttal juthatnának el a repülőtérre.

A fenti javaslat egyik fő problémája, hogy Kelenföld állomáson a jelenlegi gyalogos aluljárót állandóan tisztán kellene tartani, és korrekt, jól működő utas tájékoztatókat kellene kiépíteni, ezzel egyidejűleg a jelenlegi nem működőket lecserélni. A takarítás vonatkozna arra is, hogy az aluljáróból a nem utazókat kitiltsák. (Csak zárójeles megjegyzésem, hogy igazán undorító, és gyomorforgató, hogy esetenként emberi ürülékben, hányás, és vizeletben kell gyalogolni, számos esetben csomagokkal. Nem beszélve arról, ha a szenny megszárad, por alakban a szél messzire hordja.)

Ennek a javaslatnak a jelentősége akkor fog igazán érződni, ha végre egyszer megépítik a 4-es Metró, és Kelenföldön azt is igénybe lehet venni, illetve megépítik a Liszt Ferenc

repülőtérhez csatlakozó utasforgalmi pályaudvart. A jelenlegi repülőtéri megálló nem alkalmas arra, hogy ott vonatokat visszafordítsanak.

Ezzel a módosítással Ferihegy állomás, a Liszt Ferenc repülőtér közvetlenül is elérhetővé válik a dunántúli területek, az onnan utazni vágyók számára is. Ugyanis Kelenföld pályaudvaron közvetlenül lehetne átszállni a Székesfehérvár-Kőbánya-Kispest vonatra, és Kőbánya-Kispest pályaudvaron is átszállási lehetőség van Ferihegy felé.

Abban az esetben, ha Ferihegyen megépül az új vasútállomás, úgy a székesfehérvári vonatoknak az lenne a végállomása.

Az említett lakossági fórumon a NIF képviseletében jelenlévő előadó „finoman szólva”, más ügyben is félretájékoztatta a lakosságot. Ez a félretájékoztatás sokakat készített távozásra, sokan már az előadás közben elhagyták a termet.

Felháborodást váltott ki, hogy a kiviteli munkák végzése érdekében korábban már kitztek karókat a célterületen, egyes karók azonban magántulajdonú lakóterületbe estek. Amikor az érintett lakók ezt szóvá tették, meglehetősen cinikus feleletet kaptak. A NIF képviselője megengedte magának azt a megjegyzést, hogy az ott lakók minden bizonnyal engedély nélkül építkeztek. Többen ekkor hangosan is közbeszóltak, figyelmeztetve az előadót, hogy az említett ház már több mint száz éve ott van, korábban épült mint a vasút.

#### **A területre kimentem, és a következőket tapasztaltam:**

A kitzző karót a Gyümölcs utcában a cserje irtása után eltávolították. (A lakók elmondása szerint talán a kivitelezők.) A tulajdonosok egyike elmondta, hogy a kertjében két fát is ki akartak vágni, mert nekik az útban lesz.



**A kitzző karó helye.**



**A kitéző karó helye.**

## **Összefoglalva a következőket hangsúlyozom:**

A 6-os út tervezése, építése során az akkori kerületi polgármester, Hajas Ervin úr, és a Zöld Jövő Környezetvédelmi Egyesület azzal a kéréssel fordultunk a tervezőkhöz, és a kivitelezőkhöz, vegyék figyelembe, hogy a vasútvonal előbb-utóbb még egy sínpárral fog bővülni, ezért úgy járjanak el, hogy ezt a bővítést a 6-os út felé lehessen elvégezni. Kéréseinknek messzemenően eleget tettek – igaz, már eleve így kezdtek hozzá -, így érthetetlen a jelenlegi álláspont, miszerint a lakóterületet is bevonják a kivitelezési területbe. Még érthetlenebb, hogy a NIF képviselője csak annyit mondott, hogy az adott ingatlan érintett részét megvásárolják. (Érthetetlen ez a megfogalmazás, hiszen az EU más országaiban is végeznek korszerűsítéseket, sőt új építést, de ilyen konfliktusok nem jellemzik a kivitelezéseket. Ha lakóterületet érint a beruházás, kisajátítják! Elegánsabb és konfliktusmentesebb eljárás, mint hogy csak az érintett területet vásárolják meg. Ezáltal az ingatlan lesz kisebb.)

Érdekesnek tartom, hogy a meglévő rajzok alapján néhány lakóval kimértük az érintett területet, és az még csak közelében sincs a kitűzött karóknak. Vajon miért? És ez egy olyan kérdés, amire feltétlen választ várunk, indoklással. Kitérve arra is, miért nem küldtek tájékoztatóbb előadót.

Az előadó nem beszélt arról sem, amit a megkérdezett vasutasok mondtak el. Ezek szerint a Nagytétény állomás megmarad utasforgalmi megállóként, csak jelentősen átépítik. A vasutasok véleménye szerint egyébként a MÁV megállóinak közül Nagytétény állomás egy dinamikus növekvő utaslétszámú állomásnak tekinthető. Ezt bizonyítja a környező üzemek sokasága is, még akkor is, ha közülük sok bezárt.

Érthetetlen számunkra, hogy a tervezők miért nem voltak jelen. Talán nagyobb rálátással bírnak a területre.

### **A fentiekre való hivatkozással kérjük, hogy a lakossági tájékoztatást ismételjék meg, de:**

- az előadó legyen tájékozott;
- ne legyen lekezelő;
- valós rajzok, és valós mérési eredmények alapján tartsák meg a tájékoztatót;
- a kiviteli tervek, és a kivitelezési munkálatok során a 6-os út felőli bővítést preferálják;
- abban az esetben, ha lakóterületet érint a kivitelezés, vagy akár a tervezés, úgy az adott ingatlanokat kisajátítási eljárással sajátítsák ki, s az érintett lakóval időben üljenek le tárgyalni.

### **Zajvédelem:**

Külön kitérek a zajvédelemre, mivel a tájékoztatón elhangzott, hogy zajvédő falat építenek. Véleményem szerint nem csak zajvédő falat kell építeni, hanem olyan zajvédő falat, mely mindkét oldalán zajelnyelő bevonattal van ellátva. Ennek indoka, hogy a Nagytétényi út forgalma a zajvédő falon visszaverődik, míg a mindkét oldalon zajelnyelő zajvédő fal a visszaverődő zajokat is jelentősen tompítja.

Javasolom továbbá, hogy pontosabb felméréssel állapítsák meg a zajvédő falak elhelyezését, mivel a jelenlegi felmérésen az Úttörők útja házainak nincs betervezett zajvédelme.

Firisz Sándor

Zöld Jövő Környezetvédelmi Egyesület

Nagytétényi Ember és Érdekvédő Környezetvédelmi Egyesület