

HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület

Hódosi Lajos úr

ügyvezető igazgató

részére

Tárgy: Vélemény, javaslat a „V0” vasútvonal döntés előkészítési folyamatához

Tisztelt Ügyvezető Igazgató Úr!

A „V0” elnevezésű, Budapestet délről elkerülő vasút nyomvonalának előkészítése során készült elemzések, megvalósíthatósági és hatástanulmányok ismeretében, illetve azok kiegészítéseként, további szempontokat is mérlegelve, a Jövő Új-Városáért Egyesület szakmai véleményt fogalmazott meg, amelyhez az érintett térségekben működő több települési önkormányzat, vállalkozás, civil szervezet és egyéb intézmény csatlakozott. Engedje meg, hogy e véleményünket ezúton megosszuk Önnel, kérve egyben szíves támogatását abban is, hogy az itt leírt érveket, szempontokat a döntés előkészítés folyamatában vegyék figyelembe!

Alulírottak, jól megfontolt közös gazdasági érdekeinket, stratégiai jövőképünket elemezve, kialakított szakmai álláspontunknak és meggyőződésünknek megfelelően kinyilatkoztatjuk, hogy a Budapestet elkerülő, ún. „V0” vasút tervezetei közül a Székesfehérvár–Dunaújváros–Kecskemét térségeken áthaladó nyomvonal változatot támogatjuk.

Kiemelten fontosnak tartjuk figyelembe venni az alábbi tényezőket:

- Az általunk támogatott nyomvonal Budapest agglomerációját körülhatárolja, azaz a nagy átmenő teherforgalom így elkerüli a sűrűbben lakott területeket és a Budapest Környéke Turisztikai Térséget.

(Egy jellemző adat a teherforgalomra: egy normál működésű évben csak a Dunai Vasmű mintegy 1,5 millió tonna alapanyagot szállítat vasúton Záhony felől, ami 3 pár vasúti szerelvényt jelent naponta!)

➔ **1. sz. melléklet**

- Ugyanakkor az elkerülő vasútvonal a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiában megfogalmazott fejlesztési irányokhoz és az agglomerációs vasúti hálózathoz szervesen kapcsolódó, kiegészítő elemmé válhat.

- Négy megyei jogú város (Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok) közvetlen vasúti összeköttetését teremtené meg, hozzájárulva azok hosszú távú egyenletes fejlődéséhez. Egyben ez a régiókat összekapcsoló megoldás a személyforgalom számára is jelentős közlekedési folyosót nyitna.

➔ **2. sz. melléklet**

- A földrajzi és infrastrukturális adottságai (központi elhelyezkedése, Duna melletti fekvése a kikötővel, M6, M8 autópályák elérhetősége, közúti Duna-híd megléte) alapján Dunaújváros mellett lehetne legésszerűbben kialakítani egy, a vasúti–közúti–vízi szállítási módok közötti váltásokat lehetővé tevő intermodális terminált, közvetlenül a „V0” nyomvonal mellett.
- Székesfehérvár, Kecskemét, Dunaújváros és térségeik iparának, mezőgazdaságának közvetlen kiszolgálására nyílik így lehetőség, a szállítási költségek jelentős csökkentésével.
- A Dunaújvárostól Kecskemétig megépülő M8 autópálya és a vele párhuzamosan haladó vasút előkészítő, kivitelező munkálatainak összehangolásával szintén jelentős költségeket lehetne megtakarítani.
- Nem utolsósorban, míg Dunaújváros mellett 1 vasúti híddal kivitelezhető a dunai átkelés, addig a várostól északra a Duna mellékágai miatt mindenhol 2 vasúti híd lenne szükséges.

Tisztelt Ügyvezető Igazgató Úr! Kérjük fentiek megfontolását, és javaslatunk támogatását. A ➔ **3. sz. mellékletben** közzétesszük továbbá azon szervezetek és képviselők neveit, akik egyetértettek jelen levélben közölt véleményünkkel, és támogatásukról, együttműködésükről biztosítottak bennünket a javaslatban foglaltak megvalósulása esetén.

Természetesen amennyiben lehetőséget lát rá, a témában történő személyes egyeztetésre, vagy akár egy helyszínen megtartott nyílt vitafórum megszervezésére is nyitottak vagyunk, állunk szíves rendelkezésére!

Kelt: Dunaújváros, 2021. november 2.

A Jövő Új-Városáért Egyesület és a támogatók nevében, üdvözlettel:



Bükki Miklós

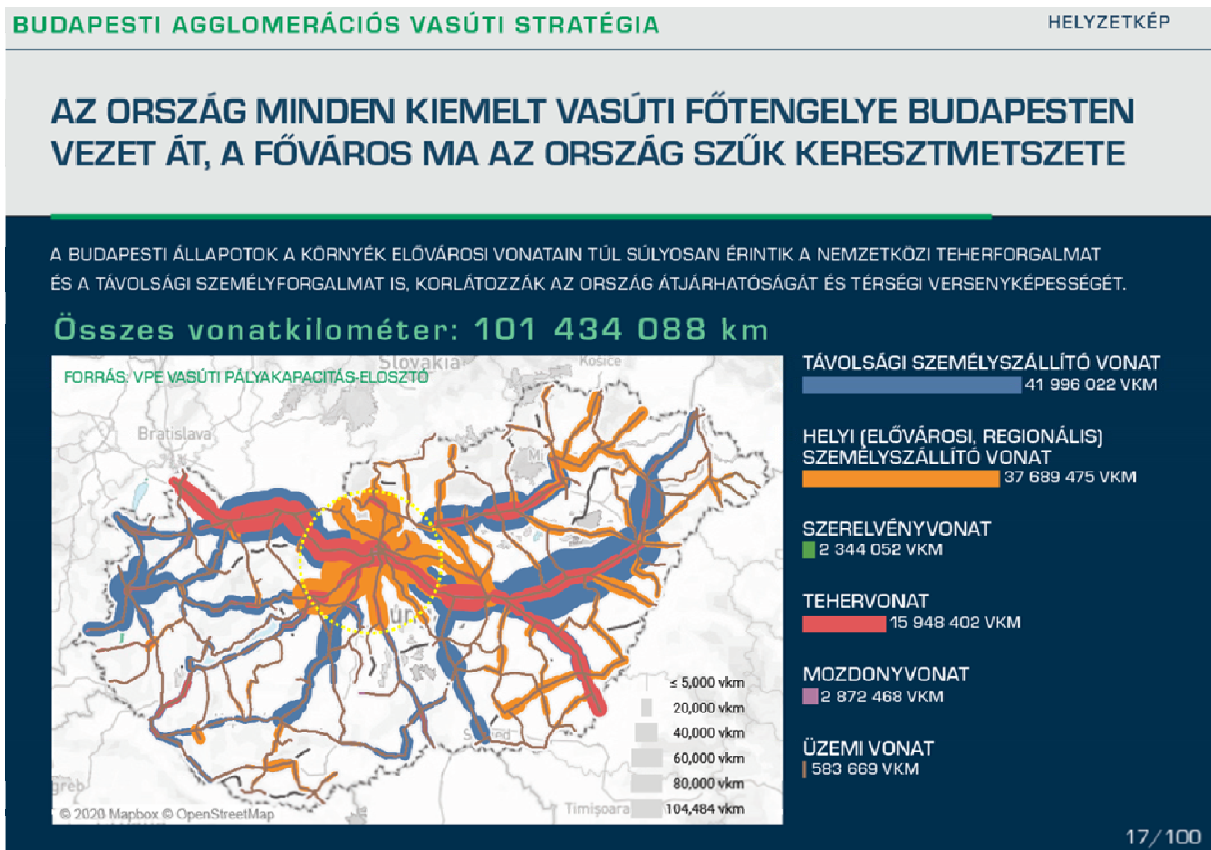
elnök

Jövő Új-Városáért Egyesület

1. sz. melléklet

A Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia megállapítása szerint az ország minden kiemelt vasúti főtengelye Budapesten vezet át, ami a fővárost az ország szűk keresztmetszetévé teszi. Ezt a megállapítást mi azzal egészítjük ki, hogy az óriási forgalom nem csak a fővárost, hanem annak teljes agglomerációját terheli, miközben az alábbi képen sárga körrel jelölt agglomerációs területen a vasúti forgalom egy jelentős részének át sem kellene mennie! Véleményünk szerint nem az jelenti erre a problémára a megoldást, hogy Budapesttől kicsit délebbre tereljük át a forgalmat (keresztül a Budapest Környéke Turisztikai Térségen), hanem a teljes agglomerációt meg kell kerülni vele, ami az általunk preferált vasúti elkerülő nyomvonal esetén valósul meg.

Ebben az esetben, az így vasúttal közvetlenül is összekötött 4 megyei jogú várossal (az ottani átszállásokkal) megoldható a Budapestet elkerülő személyi tranzit forgalom is, ellenkező esetben viszont a személyforgalom továbbra is jórészt Budapesten keresztül történne.



forrás: Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia 2021-2040

2. sz. melléklet

A településszerkezeti, térségi fejlődés történelmileg általában a tömegvonzáshoz hasonlítható, hiszen itt is jellemzően a nagyobb forgalmú, több munkahelyet adó, nagyobb lélekszámú „tömegközpont” körül növekednek a települések, településrészek. Az ország centrumát, a fővárost is ez a fejlődés jellemzi, a belvárostól kifelé táguló, körutakkal körülvett többszakaszos növekedés, amelynek jelen korunk fejlődési állomása az elkerülő körgyűrű építése és az agglomeráció növekedése. A fejlődés azonban itt nem áll meg, a közlekedés gyorsulásával, ezáltal a távolságok csökkenésével megfigyelhető a Budapestet körülvevő, ún. „szatellit” városok egyre intenzívebb integrálódása ebbe az agglomerációs térségbe, amint az a korábbi Nemzetgazdasági Minisztérium által készített tanulmányban szereplő lenti ábrán is látható. Ilyen szempontból a „V0” nyomvonalnak ez a – ilyen szempontból következő fejlődési szintet képező – körgyűrű szerepe logikus lépés lenne, és az övezet hosszú távú, egyenletes, lendületes, és nagy léptékű fejlődését biztosítaná.

