

4. napirendi pont

A napirendet tárgyaló ülés dátuma:	2026.10.27.
A napirendet tárgyalja:	Képviselő-testület
Az előterjesztést készítette:	Matyó Anikó, jegyző
Előterjesztő:	Spiegelhalter László, polgármester
A napirendet tárgyaló ülés típusa:	<u>nyílt/ zárt, rendes/rendkívüli</u>
A határozat elfogadásához szükséges többség típusa:	<u>egyszerű/minősített</u>

Előterjesztés

71.sz. vasútvonal fejlesztése érdekében kezdeményezett településrendezési terv módosítása-partnerségi egyeztetési szakasz lezárása

Tisztelt Képviselő-testület!

A tárgyi témában 2026.06.16. napján az érintett tervezők és a település lakosságának bevonásával lakossági fórum került összehívásra. A lakosság megismerhette a 71. sz. vasútvonal fejlesztéséhez kapcsolódó településrendezési tervek módosítására tett javaslatokat, a jelenlévő tervezőknek kérdéseket tehettek fel. A beérkezett lakossági észrevételek összesítésre kerültek és azokra reflektálva a Képviselő-testület Vitézy Dávid László közlekedési és beruházási miniszter felé levélben tett észrevételt a fejlesztéssel kapcsolatban.

Határozati javaslat:

Vácrátót Község Önkormányzat Képviselő-testületének/2026. (X. 27.) számú határozata:

Vácrátót Község Önkormányzat Képviselő-testülete rögzíti, hogy a 71-es számú Vác-Veresegyház-Budapest vasútvonal tervezett fejlesztésével kapcsolatban lefolytatott partnerségi egyeztetés során beérkezett észrevételeket megismerte (1.sz. melléklet), a partnerségi egyeztetést lezárja. A lakossági észrevételeket figyelembe véve a Képviselő-testület Vitézy Dávid László közlekedési és beruházási miniszter felé tett javaslatot (2.sz. melléklet) a fejlesztéssel kapcsolatban

A Képviselő-testület felhatalmazza a polgármestert, hogy kezdeményezze a 419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet 68.§ (2) bekezdése szerinti véleményezési és záró szakaszt az állami főépítésznél.

Melléklet: 1.sz. melléklet; 2.sz. melléklet

Határidő: 2026.10.30.

Felelős: polgármester

Fentiek alapján kérem a Tisztelt Képviselő-testületet, hogy az előterjesztést megvitatni szíveskedjen és az adómértékek emelésére vonatkozóan foglaljon állást.

Vácrátót, 2026. október 22.

Spiegelhalter László sk.

polgármester

LAKOSSÁGI ÉSZREVÉTELEK (2026 NYÁR)	
71-es vasútvonal korrekciójához kapcsolódó településrendezési tervmódosítások Vácrátót község esetében	
1.	Tisztelt Ügyintéző! Mint vácrátóti lakos, családommal szomorúan olvastuk, hogy az élhető tömegközlekedéstől egyre távolabb kerül a falu. Holott a növekvő, gyarapodó lakosságnak szüksége van infrastruktúra fejlesztésre. Sajnos a helyi óvoda és iskola kapacitása miatt mindenképp lesznek olyanok akiknek nem helyben, hanem a környező településeken kell megoldani az oktatást. Budapest és Vác könnyebb elérése nem csak az oktatásban résztvevőket, hanem a dolgozó lakosságot is nagyban szolgálja. Csökkentené az autós forgalmat és segítené egy élhetőbb, környezettudatosabb szemlélet kialakításában is. Sajnos, az állomás megszűnése melletti érvelés is hibás. A forgalom csökkenése nem azt jelzi, hogy nincsen szükség erre a megállóra, hanem azt hogy megközelíthetetlen. A hartyáni összekötőút kialakítása a falu egy részének segítése, a másik részének nem az. A már említett, növekvő forgalom pedig indokolná azt, hogy egy ugyanilyen kerékpáros út vezessen a jelenlegi, ráatóti állomásra. Ez jelenleg természetesen költség. De ha a cél valóban egy élhető, a lakosok igényeit figyelembe vevő település kialakítása, akkor ezt tekintés kiadás helyett befektetésnek. Ráadásul (bár nem számoltam utána) azt gyanítom, hogy hosszútávon vasúti állomást megtartani olcsóbb, mint megszüntetni és 5 év múlva újra létrehozni. Őszintén remélem, hogy megfontolják a lakosok észrevételeit és sikerül egy olyan megoldást találniuk, amelyik valóban segíti a falut. Tisztelettel, Polák Péter
2.	Tisztelt Polgármesteri hivatal! Nem tudom ,hogy ezt a tervezetet Vácrátót felé miért úgy nyújtják be ,hogy ez egy modernizáció,ez a helyiek szemében egy visszafejlődés,leépítés.A ráatótiaknak kell a vasútmeálójuk!!,úgy mint régen(minden vonathoz legyen buszcsatlakozás ami beviszi az embereket a megállóhoz).A busz visszaállítása mellett,szükség van egy bicikliútra is ,de a ráatóti vasúthoz. Remélem ,hogy ezt nem csak én látom így! Tisztelettel: Richter Jánosné
3.	Tisztelt Címzett! A tervdokumentációval és a Vácrátót vasútállomást érintő közlekedési kérdésekkel kapcsolatban az alábbi észrevételt szeretném tenni. Véleményem szerint az, hogy a vonatokat jelenleg kevesen használják Vácrátót állomáson, nem feltétlenül azt jelenti, hogy a vasúti közlekedésre ne lenne igény. Sokkal inkább az okozhatja az alacsony utasforgalmat, hogy a vasútállomás meglehetősen távol esik a település központjától, és a vonatokhoz jelenleg nem kapcsolódik megfelelő helyi vagy helyközi közlekedési kapcsolat. A vasútállomásról nincs olyan buszjárat vagy összehangolt csatlakozás, amely érdemben segítené a településről a vonatállomásra, illetve onnan a településre történő eljutást. Emiatt sok lakos számára a vasút használatát a gyakorlatban nehézkes vagy egyáltalán nem életszerű, még akkor sem, ha egyébként Budapest vagy Vác irányába a vasúti közlekedés kedvező lehetőséget jelenthet. Fontosnak tartom kiemelni azt is, hogy a buszközlekedéssel kapcsolatban is több probléma tapasztalható. A reggeli időszakban a település irányába befelé közlekedő buszok járatsűrűsége sok esetben nem megfelelő, a járatok ritkán közlekednek. Vác irányába valamivel kedvezőbb a helyzet, ugyanakkor iskolai időszakban előfordul, hogy a buszokra fizikailag nem lehet felférni. Ilyen esetben az utas akár egy órát is kénytelen

	várni a következő olyan járatra, amellyel tovább tudna utazni Budapest felé. Az elmúlt időszakban sokan költöztek Vácra, ezért a mindennapi ingázás kérdése egyre fontosabbá válik. Álláspontom szerint a település közlekedési kiszolgálását, különösen a vasútállomás elérhetőségét és a buszjáratok menetrendi kapacitását, mielőbb érdemes lenne felülvizsgálni és javítani. Kérem, hogy a településrendezési termódosítások és a kapcsolódó közlekedési döntések során vegyék figyelembe, hogy a vasút alacsony kihasználtsága mögött nem feltétlenül az igény hiánya, hanem a vasútállomás nehéz megközelíthetősége és a csatlakozó közösségi közlekedés hiányosságai állhatnak. Üdvözléssel: Hrubos Dávid
4.	Tisztelt Vácrautóti Önkormányzat! Köszönettel vettem, hogy részt vehettem a 71-es vasútvonal felújításával kapcsolatos lakossági fórumon 2026. június 16-án. Úgy vélem, hogy az ilyen eseményeken keresztül, a település vezetőinek aktív részvételével, lehetőség nyílik a helybeliek véleményeinek hatékonyabb megismerésére, illetve a lakosok pontosabb tájékoztatására. Ezért támogatnám a hasonló rendezvények szervezését, amelyeken a település vezetői is beszámolhatnak a jövőbeli fejlesztési tervekről. Konkrétan a vasútfejlesztéssel kapcsolatban több tényállást megismerhettünk és számos vélemény megfogalmazódott. Ez a levél azért született, mert a fórumon határozottan bátorították a résztvevőket arra, hogy a tervekkel kapcsolatos visszajelzéseket küldjük el az önkormányzatnak. Részben ezek hatására is készítettem a tömegközlekedési kérdőívemet, amit korábban már ismerttettem: https://www.facebook.com/maquirag/posts/pfbid02vhFzYgxpPzUvazqdy9TZmxUqds6QNJFAf5dRSdygL3PnfEikcW43i28rB1yD5F8UI A válaszokból készült grafikonokat emailhez is csatoltam, illetve hozzájárulok, hogy lakossági visszajelzésként ezeket a vasúti beruházásokért felelős kivitelező illetve megrendelő felé is bátran továbbítsák. Egész röviden úgy tudom összefoglalni, hogy a vácrautótiaknak is lenne igénye modern, kiszámítható, a mindennapi szükségleteket kiszolgáló vasúti közlekedésre. De ehhez a szolgáltatás színvonalának jelentősen javulni kellene. Kiemelten a gyorsabb menetidő, a pontos megérkezés, és a kiszolgáló infrastruktúra javulása voltak a legfontosabb igények. Azzal tisztában vagyok, hogy a terveket sok éven, akár évtizeden át készítették közlekedési szakértők, illetve korábban is voltak már egyeztetések az érintett önkormányzatokkal. Mégis úgy gondolom, hogy érdemes lenne néhány kérdést szakmailag újraértékelni. Ugyanis ennek a beruházásnak a befejezése is várhatóan még sok év múlva várható, akkor is, ha azonnal nekilátnak, és az elkészült infrastruktúra akár évtizedekre előre lerögzíti a környék közlekedési adottságait, minden előnyével és hátrányával együtt. A legfontosabb téma a vácrautóti vasútállomás. Azzal, hogy ez az állomás teljesen és végérvényesen kiesik a személyforgalomból, meglepetésszerűen Vácrautó (és vele együtt Vácduka is) súlyos hátrányt szenved hosszú távon. Az igaz, hogy az állomás adottságai eleve nem túl jók, mivel messze van a főtértől. De a felkínált alternatívák (Órbottyán, Vácrautó) aránytalanul messze vannak közúton. Ehhez csatlakozó útvalonálterv térképeket. Vácrautó - Vácrautó állomás: 3 km Vácrautó - Vácrautó állomás: 5 km (és keresztül kell haladni a szintbeli vasúti kereszteződésen és körforgalmon, erről később még írok). Vácrautó - Órbottyán állomás: 5,8 km (itt is szűk keresztszomszéd a Gődöllői 2104-es főút nagy forgalma és az órbottyáni körforgalom, valamint a helybeli közutak minősége) A tervezett kerékpárút nyilván segít valamennyit, de az a lakossági visszajelzésekből is látszik, hogy önmagában nem jelent megoldást, főleg a gyerekek számára. Az időjárásnak kitett, és közvilágítás nélküli kerékpárút szakasz nem alkalmas arra, hogy az iskolába vagy munkába járást

teljes mértékben a Váchartyán állomás felé terelje, különösen téli időszakban.

A helybeli lakosok anekdotái szerint volt idő, amikor a falubeliek nagy része vonattal járt munkába, és a dolgozókat csuklós busz szállította a falu központja és az állomás között, amely busz adott esetben tömött is volt. Az utasforgalom azóta fokozatosan csökkent és ez a **transzfer buszjárat is megszűnt**. A menetrend is változott, az S71 vonatra/-ról már nem lehet fel- és leszállni Vácrátóton. Ez nagy hátrányt jelent, főleg mivel csatlakozó Volán járatok sincsenek a vonatok érkezéséhez időzítve. Így a tömegközlekedéssel való megközelíthetősége Vácrátótnak lényegesen romlott az utóbbi években.

A fórumon elhangzott, hogy az állomás újranyitását a 2016 óta mért utasforgalom alapján mérlegelték. Felhívnam a figyelmet néhány szempontra:

- 2016 óta a település lélekszáma 1800-ról már 2600 fölé emelkedett és további növekedés várható. Hasonló növekedés ment át Vácduka is. Az új lakosok többsége fiatal házaspár vagy kisgyermekes család, akiknek jelentős része nem helyben, hanem a fővárosban vagy más környező településen tud munkát találni vagy tanulni. Vácrátót agglomerációs jellege felerősödik, és ehhez mérten a közlekedési igények is változnak. Az M2 autópálya megépülése időlegesen enyhíteni tudta a problémát, de az utóbbi években a csúcsidőben tapasztalt rendszeres dugók indokolták tennék az autó helyett vonat illetve távolsági busz használatát – már ha a lehetőségek adottak lennének a lakosságnak.
- A jelenlegi vasúti szolgáltatási színvonal nagyon alacsonynak nevezhető (és már évekkal ezelőtt is ugyanilyen volt). A Vác-Véresegyház-Budapest vonalon az átlagsebesség nagyon lassú, rendszeresek a késések, illetve a járatkimaradások. A vonat gyakran csak Rákospalota-Újpest állomásig közlekedik. Tehát az utas számára a vasút orsz rulett: nemcsak az, hogy beér-e időben mondjuk a Nyugati pályaudvarra, hanem hogy beér-e egyáltalán. A legtöbb élethelyzetben ez a kompromisszum nem vállalható azoknak, akik időre kell érkezniük iskolába vagy munkahelyre, ezért a vasút egyre kevésbé vonzó lett az utasoknak.
- A 71-es vonal helyett jelenleg népszerűbb a közelmúltban felújított 70-es Budapest-Vác-Szob vonal, amelyre a felmérésem alapján a többség a Sződligeti állomáson száll fel. Még annak ellenére is, hogy jelenleg ott a parkolási lehetőségekkel komoly probléma van, és a vácrátótiak számára ez az állomás csak autóval közelíthető meg (kb. 10 km-es útvonalon az M2 autópályán vagy Sződön keresztül). Ennek ellenére is ez a legnépszerűbb tömegközlekedési mód jelenleg a falubeliek körében. Ezt érdemes lenne a döntéshozóknak mérlegelni! A kérdőívem alátámasztja, hogy az utazással töltött összes idő és az érkezés várható pontossága, azok a szempontok, amelyek miatt feltehetően a 71-es vonal helyett ezt a módszert választják sokan.
- Tekintve a felsorolt tényezőket, úgy gondolom, hogy hiba volna kizárólag (vagy elsősorban) a vácrátóti állomás csökkenő utasszámaira alapozni azt a döntést, hogy az állomást bezárják vagy nem. Nyilvánvalóan szempont lehet a menetrend kialakítása, a megújult vonalon a menetidő és a megállóhelyek száma is. De mivel a lakossági fórumon az utasszámot hangsúlyozták, ez nagyon rosszul veszi ki magát, ha az állomásbezárás mellett fő érv valójában a rossz minőségű szolgáltatás következménye. Tekintve a demográfiai viszonyok változását, az utazási szokások változását (és kívánatos jövőbeli alakulását a tömegközlekedés javára), kérem, hogy fontolják meg újra a vácrátóti állomás rehabilitálását és beillesztését a 71-es vonal megállói közé a helyi lakosok érdekében.
- Amennyiben ez megvalósulna, szükséges lenne az állomás megközelíthetőségének javítása is, legalább csúcsidőben egy helybeli busz (akár minibusz) üzemeltetésével az állomás és a falu távolabbi részei között. Ez lehetne akár a MÁV-Volán és az önkormányzat közös üzemeltetésében is. Valamint egy kerékpárút kiépítése is kívánatos volna a 2104-es főút mellett legalább az állomásig.

A tervezett körforgalomról. A lakossági fórumon felmerült, hogy a jelenlegi vasúti átjárónál (a 2104/2105 utak találkozásánál) a lezárt sorompó gyakran olyan feltorlódó autósorokat eredményez, amelynek egyik vége a csörögi elágazásig ér (1,6 km), másik irányba pedig Vácrátót lakott terület határáig (1,2 km). Azt értem, hogy a modern biztosítóbereendezések miatt a sorompó a jelenleginél sokkal rövidebb ideig lesz lezárva, viszont oda és vissza is több szerezvény fog közlekedni. Jelenleg szintbeli átjáró van tervezve ide, és félok, hogy a tervezett körforgalomban a mostanihoz hasonló torlódások fognak kialakulni. Javasolnam, hogy ha korábbi forgalmi mérések alapján jutottak arra a következtetésre, hogy itt

nincs szükség kétszintű átjáróra, akkor végezzenek újabb méréseket (csúcsidőben, tanulmányi időszakban is!) és készítsenek forgalmi szimulációkat a tervezett menetrend és a körforgalom áteresztőképességének ismeretében. Ehhez nem értek, de gondolom, hogy közlekedésmérnök szakemberek számára ez megugorható feladat. Ha már a mostani forgalmi adatok alapján is arra a következtetésre jutnak, hogy dugók alakulhatnak ki, akkor érdemes lenne megfontolni a kétszintű átjáró megépítését, költség-haszon elemzés alapján! Néhány szempont:

- A lakosság létszáma az agglomerációban, így Vácrátóton és környékén is várhatóan tovább fog növekedni a következő évtizedekben
- Ha a vácrátóti állomás újranyitása nem valósul meg, akkor a vasutat választó utasok továbbra is ezen az átjárón keresztiül lesznek kénytelenek megközelíteni akár a váchartyáni, akár a szőlőligeti vasútállomást
- Vác felől Órbottyán, Veresegyház, Gödöllő irányába továbbra is várható erős személyautó- és teherforgalom, főleg ha nem épül meg az M2-M3 elkerülőút
- Emiatt ez a kereszteződés továbbra is nagy forgalmú csomópont marad. A körforgalom valószínűleg segíti a jelenlegi két külön kereszteződésben balra kanyarodók helyzetét, de a vasútfelújítás után veszélyt jelent a dugók kialakulása, ha az átkelő a mostani tervek szerint egy szintben valósul meg.

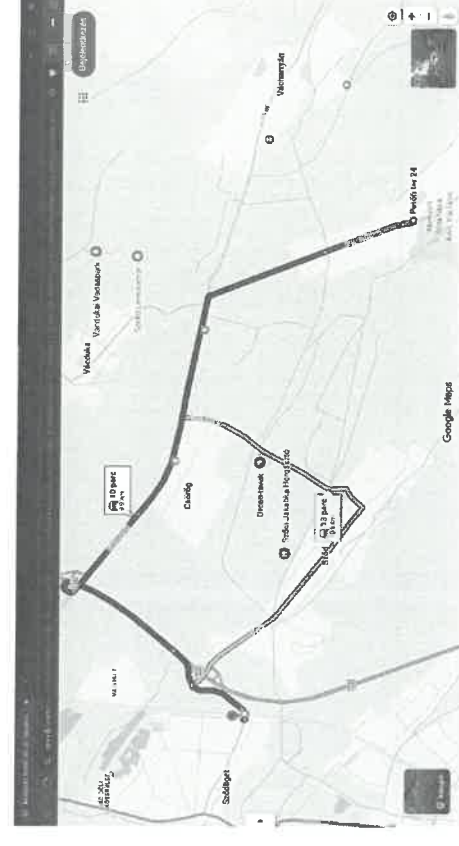
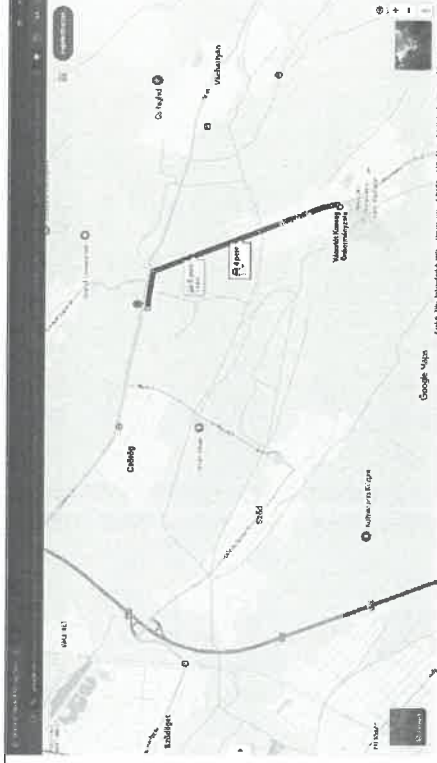
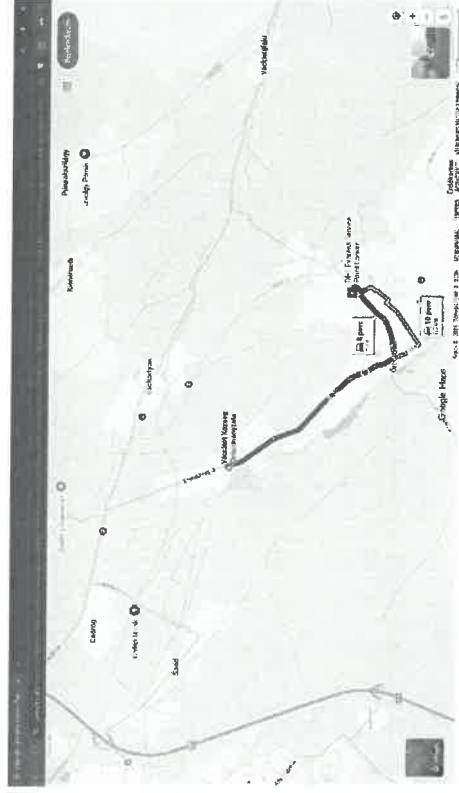
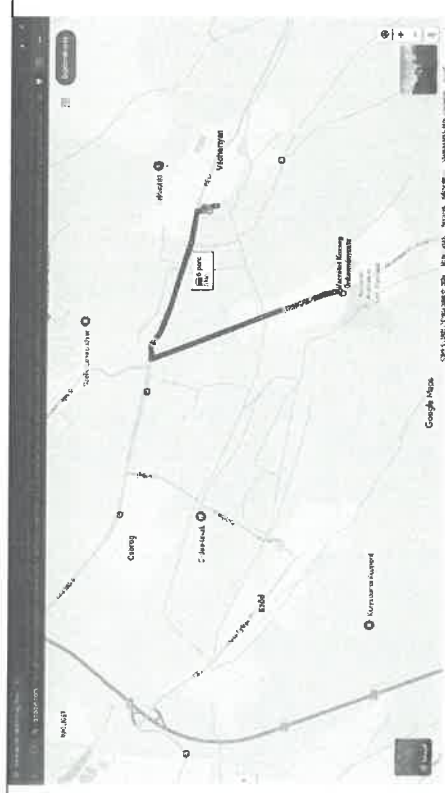
A Vácrátót főterét a Váchartyán vasútállomással összekötő kerékpárútról. Amint írtam, ez magában nem fogja megoldani a vasút megközelítésének problémáját, főleg nem az őszi-téli időszakban, illetve csapadékos időben. Szükséges a gépjárművel való megközelítés. Ha valóban az a cél, hogy a lakosok jelentősebb része a vonatot válassza (a jelenlegi nagyon kevés helyett, akik ma a 71-es vonalat használják), akkor arra kell számítani, hogy Váchartyán illetve Órbottyán felé fog jelentősen megnőni a gépjárműforgalom. Ez a körforgalom dugójához, másik irányban pedig az órbottyáni közúti forgalom sokkal intenzívebb növekedéséhez vezet. Órbottyánban is egy körforgalom és az állomásig vezető úton az iskola is szűk keresztmetszeteket okoz a csúcsforgalomban. Ha a vácrátóti állomás végképp nem nyitható meg, akkor kívánatosabb lenne, hogy közúton gépjárművel könnyebben legyen megközelíthető a Váchartyán vagy Rudnaykert állomás. Szóba került, hogy ez természetvédelmi okok miatt problémás lehet. Mégis javasolom megfontolni, újraértékelni:

- A tervezett kerékpárút helyett vagy mellett a gépkocsik számára is használható aszfaltozott közút kiépítését, potenciálisan olyan módon, hogy csak célforgalom használhassa (helybeli lakosok, helyben bejelentett vagy előre regisztrált járművekkel).

- A vácrátóti Szent István utcát a Rudnaykert állomással összekötő "egérút" - ez a távolság csak 1,6 km lenne. Ide minimum egy kerékpárút kialakítása indokolt lenne, de egy személygépkocsival korlátozottan használható aszfaltozott út valójában átvágná a gordiuszi csomót. Tudom, hogy mindegyik megoldásnál felmerülnek ellenérvék, de ezeknek a mérlegelésébe érdemes lenne bevonni a helyben lakókat is, akik az átmenőforgalom kockázatát és terheit viselnék, és ennek ellenében a közlekedési lehetőségek bővülésének előnyeit élveznék.

A kerékpárút önmagában sem rossz ötlet, javítja a helybeli turisztikai lehetőségeket is, de a vasút napi szintű megközelítéséhez, munkába vagy iskolába járáshoz nem kielégítő megoldás. Főleg rövid távon nem az, mivel a település útjainak nagy része jelenleg nincsen leaszfaltozva, és a főúton biciklizés a nagy forgalom miatt nagyon balesetveszélyes, ezért a kerékpáros közlekedés Vácrátóton egyelőre nem túl vonzó lehetőség. Ennek a javítására hosszabb távon törekednünk kell.

Köszönettel
Sánta Tibor



5. Tisztelt Polgármesteri Hivatal!

A 71 számú vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos észrevételeimet, véleményemet szeretném megosztani Önökkel.

Legnagyobb aggályom az, hogy a tervek szerint a **vácrátóti állomást** a lakosság számára teljesen megszüntetnék, mindezt egy 2016-os felmérés alapján.

Vácrátót lakossága 2020-at követően elképesztő mértékben megnövekedett, a térségben ez a település növekedett a legnagyobb mértékben. Elsősorban fiatal, kisgyermekes családokkal bővült a falu.

Egy jelenlegi statisztika biztosan nem egyezne a 2016-os igényekkel.

Az elmúlt években beköltöző, és a továbbiakban megszületett/születendő gyermekek száma jelentős mértékben megnövekedett, ezért a következő 5-10 évben a középiskolás korú gyermekek (vácrátóti középiskola hiányában) kénytelenek lesznek a környező településekre járn

Nekik nemhogy óriási segítség, hanem tulajdonképpen egy létszükség lenne, hogy a vácrátóti állomás működjön, különben a szülőknek kellene autóval elvinni a gyermekeket a távolabbi állomásra, amely a település autós forgalmát is JELENTŐSEN és SZÜKSÉGTelenül megnövelné. Összességében ezzel kapcsolatban véleményem, hogy a vácrátóti állomást megszüntetni óriási hiba és a helyi lakosok érdekében ellentétes, a település számára egyértelműen káros lenne.

Bár a tervezett bicikli út koncepciója alapvetően nem rossz, rossz időjárási körülmények között (szél, eső, hó, nagy meleg) vagyis az idő jelentős részében nem lenne használható.

A másik aggályom a vasúti átjáróhoz tervezett körforgalom: Jelenleg a Vác felé vezető főútvonalon közlekedő autósok többé elsőbbségük van, ezért a haladás nagyjából folyamatos tud lenni.

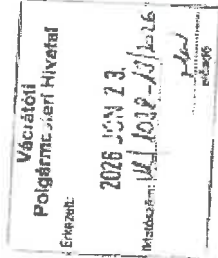
Egy körforgalomnál minden irányból mindenképpen le kell lassulni, ezért félok, hogy nagyobb autó sor alakulni ki, mint jelenleg.

Üdvözlettel:
Várnai Emese

Kötelekésési és Beruházási Minisztérium

1117 Budapest, Október huszonharmadika utca 18.

Vitézy Dávid Miniszter Úr részére!



2026. június 16-án részt vettem a 71-es Nyugati-Veresegyház-Vác vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos vácrátóti tájékoztatóson, melyhez az alábbi észrevételeket fűzném:

1. A projektrel kapcsolatos felméréseket 2019/20-ban kezdték.
2. Az utasszámfutást 2023-ban végezték. Működés a 71-es vonat menetideje hosszú, megbizhatatlan és ritkán jár, ezért a többségben fel se merült, hogy ezt kellene használni.
3. Költség téjékán többen érdeklődtek, hogy a váci vagy a szőlőgöti állomáson érdemes-e parkolni. Bármelyik állomásról egy órában belül elérhető a belváros.
4. A vácrátóti megállót és sínekét – számunkra ismeretlen okból – katonai megállótá nyilvánították, vagyis teher közlekedés van, átparkolás van. Személyforgalom nincs. Ugyanakkor a sínek, váltók, stb. karbantartása továbbra is szükséges.
5. A vasútállomás környékén elegendő terület lenne egy P+R parkoló kialakításához, valamint nem lenne túl költséges a vonat járatokhoz igazított busz fenntartása.
6. Kb 10 év múlva 3-400 rátóti kamasz indul valamilyen középiskola felé és délután érkezik haza.
7. A felajánlott kerékpárút téli szezonban nem lenne kihasználva vagy a szülők vihetnék a gyerekeket Örbottyánba (6,5 km), Szőlőgöti (kb 10 km), Rudnáv kert (6,5 km)
8. Fentieket figyelembe véve Vácraírói lakossága számára a helyi vasútállomás felújítása, P+R parkoló kialakítása és a helyi buszközeledés megszervezése lenne az ésszerű megoldás.
9. Nem ismerem a helyi tulajdonviszonyokat, de lehet, hogy ezt kisajátítás nélkül is meg lehetne oldani.
10. A lakóparki bekötővezeték 2021/22-től folyamatosan zajlanak, a forgalom nemcsak csúcsidőben, hanem napközben is megnőtt.
11. Az én számításom szerint a piros lámpánál (sorompónál) várakozó 15-20 autó közül 2-3 autó halad Váchartán és 1-2 autó kanyarodik Václuka irányába. A többi Gödöllő vagy Vác felé indul.

Tekintettel a rövid határidőre, a fentiek alapján kérem a pályázati anyag oly módon történő elkészítését, hogy a későbbiekben legyen lehetőség ésszerű módosításokra.

Vácraíró, 2026. 06. 17.

Tisztelettel:

Borcsik Éva
Bozslák Éva

2163 Vácraíró, Nagy Lajos király útja 31/A

Másolatot kap: Vácraírói Község Önkormányzata

7. Tisztelt Tervezők!

Ezúton szeretném megtenni észrevételeimet a Vácrátótot érintő vasútfejlesztéshez kapcsolódó körforgalom és útkapcsolat tervezett kialakításával kapcsolatban.

Az érintett ingatlanok tulajdonosaként és mezőgazdasági vállalkozóként szeretném felhívni figyelmüket arra, hogy a jelenlegi nyomvonal számomra nem csupán részleges területvesztést jelentene, hanem a gazdaságom működésének alapjait érintené. A környéken kiterjedt mezőgazdasági tevékenységet folytatok, azonban a gazdaságom központi infrastruktúrája – a vendégház, a gazdasági épületek, a kiszolgáló létesítmények – mind a leválasztandó területen koncentrálnak.

A tervezett körforgalom:

- elválasztaná egymástól a gazdaság fő épületeit és a hozzájuk tartozó több mint 28 hektáros egybefüggő központi birtokrészt,
 - egy több évized alatt kialakított működő gazdasági központot vágna két részre. Ezek papíron külön helyrajzi számok akár külön tulajdonosokkal, de általam egy egységként kerültek felhasználásra az elmúlt évtizedekben.
 - A tervezett nyomvonal a nemrég elkészült gerendaház vendégház (048/3 hrsz.) helyén haladna át, amelyet emiatt teljes egészében el kellene bontani. A vendégház megvalósítása jelentős anyagi ráfordítást és több évnyi tervező- és kivitelezői munkát igényelt. A beruházás a gazdasági tevékenység diverzifikálását szolgáló, hosszú távra tervezett fejlesztés, amelynek megszüntetése jelentős gazdasági hátrányt okozna.
 - A beruházás megkezdésekor a közlekedésfejlesztési elképzelések még nem voltak olyan előkészítettségi szinten, amely indokolta volna annak leállítását, ráadásul korábban több hasonló terv sem valósult meg. A 71-felújításának finanszírozása továbbra sem biztosított, ezért a rendelkezésre álló információk alapján nem volt reális alapja egy már megkezdett, jelentős értékű fejlesztés félbehagyásának.
 - A 048/3 hrsz.-ú ingatlan kisajátításának szükségességét – bár számomra rendkívül sajnálatos – nem kívánom vitatni.
 - Azonban a tervezett nyomvonal következtében megszűnne a tanyaközpont jelenlegi egysége, és a 048/8, 048/9, 048/10, valamint a 051/4 hrsz.-ú ingatlanok leválnának a gazdaság központi részéről. A Vácrátót 048/9 hrsz.-en található fő épületeket (gazdasági épületek, a kiszolgáló létesítmények, stb.) választaná le a telephelyem többi részétől.
 - Ez nemcsak a gazdaság működését nehezítené meg -lehetetlenítené el, hanem a visszamaradó ingatlanok forgalmi értékének jelentős csökkenését is eredményezné. Az egybefüggő, működő gazdasági egység megbontása önmagában is számottevő értékvesztést okoz, amely a kisajátítással közvetlen összefüggésben anyagi kárt jelent számomra.
- Mindezek alapján kérem annak vizsgálatát is, hogy a beruházás által gazdaságilag ellehetetlenülő vagy jelentősen elértéktelenedő visszamaradó ingatlanok sorsa a kisajátítási eljárás során megfelelő módon rendezésre kerüljön.
- Meggyőződésem, hogy egy ilyen volumenű közlekedési beruházás során fontos szempont a tulajdonosok érdekeinek lehetőség szerinti figyelembevétele és az aránytalan károk elkerülése.
- Kérem észrevételeim figyelembevételét a tervezés további szakaszában.

Mellékletek: Az általam 2006-óta használt területek vannak piros vonallal körbekerítve. Társulajdonosok: Édesanyám, nővérem és elhunytak.

Tisztelettel:

Bede Tibor Róbert

Vácrátót Község Önkormányzat Képviselő-testülete
2163 Vácrátót, Petőfi tér 3., levélcím: 2163 Vácrátót, Pf. 2/1.
Tel: 28/360-012, fax: 28/369-388;

Iktatószám: VR/1038-23/2026

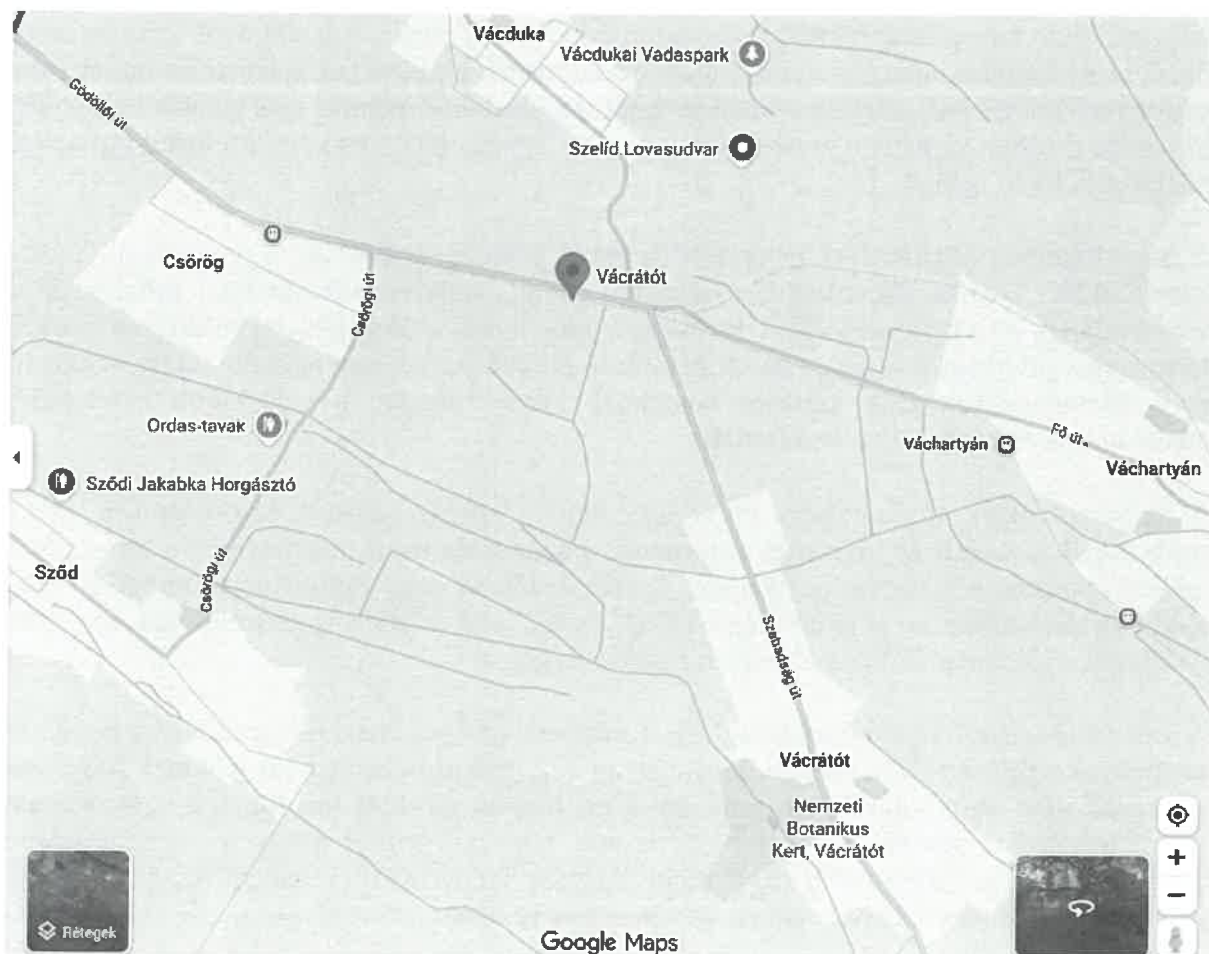
Vitézy Dávid
Közlekedési és Beruházási miniszter
részére

Tisztelt Miniszter Úr!

Vácrátót Község Önkormányzat Képviselő-testülete nevében fordulunk Önhöz a 71-es számú Vác–Veresegyház–Budapest vasútvonal tervezett felújításával kapcsolatban.

Ismereteink szerint a vasútvonal jelenlegi tervei között szerepel a vácrátóti vasútállomás személyforgalmának végleges áthelyezése. Jelen levelünkkel szeretnénk kérni ennek a döntésnek a felülvizsgálatát, valamint a vácrátóti állomás megtartását és a felújított vasútvonal részeként történő további üzemeltetését.

Az állomás elhelyezkedését mutatja az alábbi térkép:



Forrás: Google Maps

A vácrátóti vasútállomás külterületen, Vácrátót és Vácduka között, a vácrátóti főtértől mintegy 3 km-re található. Jelenleg is csak korlátozottan működik: a Vác–Budapest között közlekedő S71 személyvonatok már nem állnak meg, a G71 gyorsított személyvonatok pedig csak hétköznap reggel Budapest felé, illetve hétköznap este Vác felé közlekednek megállással.

Álláspontunk szerint azonban egy több évtizedre tervezett vasúti infrastruktúra-fejlesztés esetében **nem kizárólag a jelenlegi, illetve a közelmúltban kialakult utasforgalmi adatok alapján indokolt dönteni**. Legalább ilyen fontos a térség népességének alakulása, a várható további növekedés és az ebből fakadó jövőbeni közlekedési igény.

Vácrátót és Vácduka lakossága az elmúlt másfél évtizedben jelentősen növekedett:

Település	2011	2016	2021	2026
Vácrátót	1817	1808	1960	2819
Vácduka	1333	1479	1740	1972

Forrás: <https://kormany.hu/nyilvantartasok/statisztika/lakossagi-szamadatok>

Ez Vácrátót esetében mintegy **55%-os**, Vácduka esetében pedig mintegy **48%-os népességnövekedést** jelent 15 év alatt. A települések fejlődése ezzel nem ért véget: az újonnan épülő településrészekre folyamatosan érkeznek új lakók. A beköltözők jelentős része fiatal, családalapítás előtt álló vagy kisgyermekes család, akiknek sok esetben Budapest vagy a környező települések jelentik a munkavégzés, az oktatás és számos szolgáltatás helyszínét. Mindez a jövőben várhatóan tovább növeli a gyors, kiszámítható és környezetbarát közösségi közlekedés iránti igényt.

A helyi lakosság közlekedési igényeiről konkrét felmérés is készült. Egy vácrátóti lakos a közelmúltban online kérdőívben vizsgálta, hogy milyen közlekedési problémákkal szembesülnek a településen élők, mekkora igény lenne a tömegközlekedésre, és milyen fejlesztések javíthatnák a helyzetet. A kérdőívre mindössze két nap alatt **86 válasz érkezett**, és a háztartásokban élők számára vonatkozó kérdés alapján a válaszadók a település lakosságának mintegy **12%-át lefedték**.

A felmérés egyik legfontosabb tanulsága, hogy **jelentős, jelenleg kiaknázatlan igény mutatkozik a vasúti és távolsági autóbuszos közlekedés iránt**, amennyiben a szolgáltatás jobban igazodna a lakosság igényeihez. A válaszadók mintegy **kétharmada naponta vagy gyakran használná a vasutat** megfelelőbb szolgáltatás mellett, miközben jelenleg csak körülbelül egyharmaduk használja ilyen gyakorisággal.

A vasutat használók legfontosabb úti célja **Budapest**, ami jól mutatja Vácrátót és a környező települések agglomerációs jellegét. Ugyanakkor **a jelenlegi helyzetet jól jellemzi, hogy sok vácrátóti utas nem Vácrátóton száll vonatra, hanem például Sződligeten vagy Vácon**, ahová jellemzően autóval jut el. Ez arra is utal, hogy a jelenlegi alacsony vácrátóti vasúti utasforgalom nem feltétlenül a vasút iránti alacsony igényt tükrözi, hanem részben éppen a jelenlegi szolgáltatás hiányosságainak következménye lehet.

A válaszadók a közösségi közlekedés fejlesztésénél három szempontot tartottak különösen fontosnak:

- a csúcsidőszaki járatsűrűség növelését,
- a kiszámítható és pontos közlekedést,
- valamint a kiszolgáló infrastruktúra – így különösen a P+R parkoló – fejlesztését.

A vasútfelújítás tervei szerint a vácrátóti utasokat a váchartyáni két állomás valamelyike, illetve az őrbottyáni állomás szolgálná ki. Ezek azonban Vácrátót felől közúton csak jelentős kerülővel érhetők el, irányonként mintegy 6–7 km-es, nagy forgalmú útszakaszokon. Ez a kerékpáros közlekedés szempontjából is komoly korlátot jelent, különösen gyermekek, idősök vagy rossz időjárási körülmények esetén. A Vácrátót és Váchartyán közötti tervezett kerékpárút fontos fejlesztés lehet, de önmagában nem oldja meg azt a problémát, hogy a vácrátóti lakosság számára a településhez közvetlenül kapcsolódó vasúti megállási lehetőség áthelyezésre kerül.

Az állomás fejlesztése a település turisztikai és kulturális kapcsolatait is erősíthetné. Vácrátót legfontosabb turisztikai vonzereje a Nemzeti Botanikus Kert, amely évente több, mint százezer látogatót fogad. A frekventált időszakokban a település kizárólag közúti megközelíthetősége már jelenleg is jelentős forgalommal jár, az út mentén parkoló járművek pedig helyenként balesetveszélyes helyzeteket teremtenek. Most is sok esetben kedvezőtlen, jelentős dugót/forgalmat okoznak az autók és balesetveszélyes helyzeteket teremtenek az út szélén parkoló járművek. Egy jól működő vasúti kapcsolat vonzó és környezetkímélő alternatívát jelenthetne a Budapest vagy más települések felől érkező látogatók számára.

Álláspontunk szerint ezért **nem az állomás áthelyezése, hanem az állomás megfelelő kiszolgálásának megteremtése jelentheti a hosszú távú megoldást.** Ennek része lehet a vácrátóti vasútállomás környezetének fejlesztése, különösen:

- megfelelő kapacitású **P+R parkoló** kialakítása,
- biztonságos és megfelelő **kerékpártárolók** létesítése,
- a gyalogos és kerékpáros megközelítés javítása,
- valamint szükség esetén **ráhordó autóbuszos kapcsolat biztosítása Vácrátót központja és a vasútállomás között,** akár a meglévő Volánbusz-menetrendnek a vasúti közlekedéshez igazodó átalakításával.

A vácrátóti állomás elhelyezkedése történelmi adottság. A 2000-ben megjelent *Száz Magyar Falu* című kiadvány szerint a településen élő szájhagyomány úgy tartja, hogy a vasút építésekor a helyi bíró ellenezte, hogy a vonat közelebb kerüljön a faluhoz, mondván: „Nekem ne fűtyüljön a vonat, Vácra úgyis el tudok menni gyalog.” Így az állomás végül mintegy három kilométerre épült a település központjától.

A sínek áthelyezésére természetesen ma már nincs lehetőség, **de úgy gondoljuk, hogy egy történelmi adottságot nem szabad újabb, hosszú évtizedekre szóló hátránnyá változtatni.** A vasútvonal felújítása éppen lehetőséget teremthet arra, hogy a vácrátóti állomás megközelíthetőségét és használhatóságát javítsuk.

Mindezek alapján kérjük Miniszter Urat, hogy a 71-es számú vasútvonal felújítása kapcsán vizsgálják felül a vácrátóti vasútállomás áthelyezésére vonatkozó elképzelést, és az állomást a felújított vasútvonal részeként tartsák fenn.

Kérjük továbbá annak vizsgálatát, hogy a növekvő vácrátóti és vácdukai lakosságra, valamint a térség további várható fejlődésére tekintettel milyen feltételekkel biztosítható az állomás megfelelő személyforgalma, valamint a P+R, kerékpáros és közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztése.

Amennyiben a vácrátóti állomás személyforgalmának áthelyezését forgalmi, gazdaságossági vagy egyéb szakmai szempontok indokolják, kérjük, hogy az ezek alapjául szolgáló vizsgálatok és számítások megismerésének lehetőségét is biztosítsák az önkormányzat számára.

Meggyőződésünk, hogy egy növekvő agglomerációs térségben a vasúti közlekedés fejlesztése, nem pedig egy meglévő állomás áthelyezése szolgálja hosszú távon a térség lakosságának és a környezetbarát közlekedésének az érdekeit.

Kérjük ezért Miniszter Úr támogatását a vácrátóti vasútállomás megtartásához és a 71-es vasútvonal felújítását követően annak megfelelő személyforgalmi kiszolgálásához.

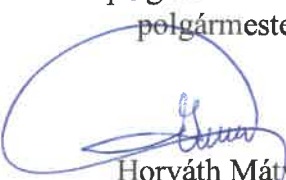
Vácrátót, 2026. szeptember 28.

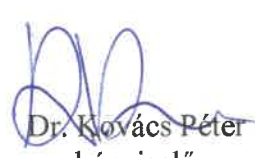
Tisztelettel:

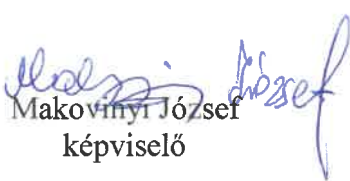

Spiegelhalter László
polgármester




Lukács Balázs
alpolgármester


Horváth Máttyás
képviselő


Dr. Kovács Péter
képviselő


Makovinyi József
képviselő


Marinka Boglárka
képviselő


Szlovák Ferenc
képviselő