

Részletek néhány lakossági levélből, amelyek a kampányunk nyomán érkeztek:

Feltették a Nagy Kérdést! Ön meddig bírja??? Mi a Hungária körúton lakunk 18 éve. Azóta az életünk napról napra élhetetlenebbé vált. Lakásunk eladhatatlan, szellőztetni nem tudunk, mert árad a kamionok és személyautók bűze a lakásba. Szeretném, ha egyszer is eljönne hozzánk valaki, és felmérné, hogy miután kicseréltettük a nyílászárókat zajszigetelt ablakokra milyen zajértékeket mérnének??? Elképesztő!!! Az úthibák miatt, olyanná vált a lakásban a zaj, hogy már szinte egymás szavát sem értjük, ha megindul hajnalban a forgalom! Mit lehet ez ellen tenni??? Arról nem is beszélve, hogy közel tíz éve próbáljuk lakásunkat eladni, de lehetetlen. Senki sem akar a Hungáriára költözni, főleg olyan lakásba nem, amelyik a körútra néző ablakokkal rendelkezik. Jó lenne egyszer olyan felméréseket is készíttetni, hogy hányan halnak meg rákban ezen a területen, hányan lesznek hallássérültek. Mert erről is szó van. Az édesanyám, amióta ideköltöztünk, egyre rosszabbul kezdett hallani, ma már ott tartunk, hogy hallókészülékkel sem hallja a hangokat. Sikeres munkát kívánok Önöknek, mert hisz tudom, hogy szél ellen nem lehet... De velünk mi lesz????

Üdvözlettel:

G-né

2006.01.10.

Kihez forduljunk (gondolom a kerületi rendőrséghez), hogy bár január óta a Hidegkúti úton is kint vannak a 12 tonnánál nagyobb járműveket tiltó táblák, a forgalmat senki nem ellenőrzi, a falak repednek, járda elvétele akad, az is megsüllyedt, az egész út teli lyukkal, a házunk hajnali öttől remeg? Más házak falán látni repedést is, mi megúsztuk, egyelőre, csak a kőkerítés repedt keresztbe végig. A rezgés amúgy úgy nyolc órától csökken, a hihetetlen mennyiségű gépkocsi és egyéb jármű lelassítja a nagyobbak sebességét is.

Az úttesten épphogy elfér két autó egymás mellett, járda velünk szemben tíz éve nincs, nálunk mi tettünk le kőlapokat. Számos úgynevezett svábház van a közelünkben, a házak falai igen közel vannak az úttesthez, az önkormányzat nekünk is előírta, milyen messze (értsd: közel) kell építkezzünk a telekhatárhoz. Ez kész örület.

Morvai Katalin

2006.02.11.

Amint azt hallottuk, olvastuk, Miskolc a 2. legszennyezettebb levegőjű város hazánkban. Én a Családommal a legforgalmasabb részen lakom, a Zsolcai Kapuban. Tudom, hogy kevés a pénz az elkerülő utakra, meg el is sikkasztották egyes bűnözők... ahogy azt hallottuk.(Én velük visszafizettetném...) Persze, történnek kis lépések, hogy csökkenjen a zaj és porártalom, épül, lassan az autópálya, de mikorra lesz igazi megoldás? Előttünk rengeteg kamion dübörög, és amit vasúton kellene szállítani, valószínűleg mind itt történik. Csak senki nem szól, mindenki belenyugszik... Ennyit ér az életünk, az egészségünk? Kérem, erre a területre is figyeljenek, és tegyenek értünk valamit!

E. J-né

Miskolc

2006.01.17.

A környékünkön, Komlón van egy jelentős andezitbánya. A kőbányából naponta százas nagyságrendű kamion hordja a követ az Alföldre és a Dél-Dunántúlra az autópálya-építésekre. A kamionosok elmondása szerint a jobb kihasználás miatt nem az előírt 24 tonna terheléssel, hanem „amennyi csak ráfér” jelszóval kb. 38–40 tonna rakománnyal. A teli kamionok is már hajnalban elkezdik a szállítást, hogy Komló és Szeged között (kb. 180 km) 3 fordulót meg tudjanak csinálni. Az első fordulót hajnalban, amikor még nincsenek kint a „papucsosok”, és egyet délután, amikor már nincsenek kint a „papucsosok”. A kőbánya reggel hattól este tízig van nyitva. Van, aki este tízkor megrakítja az autót és ott alszik pár órát, hogy váltott tachográf-koronggal mehesse egész nap. Az üres kamionok 80–90 km-es sebességgel rohannak át a településeken többségükben fiatal suhanc sofőrökkel, akiknek semmilyen felelősségérzetük sincsen. Emellett Komlón évtizedek óta kiépített kőbányai rakodó működik egyre kisebb kihasználtsággal. Gyerekkoromban Komlóról a követ csak vasúttal szállították, jelenleg Komlóról a követ csak vasúttal nem szállítják. Akkoriban a kőbánya és a vasúti rakodó közötti két kilométeres szakaszon volt csak jelentős a teherautó-forgalom. Ez jelenleg mondhatni megszűnt, mert hetente csak egy-két szerelvény hagyja el az állomást. Miért van az, hogy a vasútnak drágábban kell egy tonna árut elszállítania x helyről y helyre, mint a kamionoknak? Miért van az, hogy a ki nem rakott kocsikért állásidőt kell fizetni a megbízónak, és lépten-nyomon üres vagonokat látni félretolva minden pályaudvaron? Miért van az, hogy a vasúttársaság, mely állami tulajdonban van, nem tudja megoldani az állami nagyberuházásokhoz az ideiglenes gyorsan kiépíthető pár száz méter hosszú iparvágányok kiépítését és a vasúti kocsik gyors ki- illetve átrakodását, amikor véleményem szerint minden eszközük megvan hozzá, vagy ha nincs, akkor be tudják szerezni? Miért van az, hogy a vasúttársaság nem képes megszervezni az iparvágánytól a céltelepig a közúti szállítást?

Összefoglalva, jelenleg én úgy látom, hogy a rugalmatlan és drága vasúti szállítás az oka annak, hogy ilyen mértékben elszaporodott a közúti szállítás, és ezért a vasúttársaság megreformálásában és a vasúton belüli piaci viszonyok gyors kiépítésében látom a megoldást a közutak kamionterhelésének a csökkentésében.

H. Z.

2006.01.19.

Komló

Amire felhívnám a figyelmet, az a Magyar Posta Rt. talán legarcátlanabb és legbosszantóbb „újítása”, amivel a Magyarországon zajló postaforgalmat a Országos Levélfeldolgozó Központtal centralizálttá tették, és annak forgalmát teljes egészében a közutakra terelték. Mindemellett jelentős számban felmondtak azoknak a munkatársaknak, akik nem voltak hajlandóak a nagy többletköltségekkel és fáradtsággal járó utazást vállalni és – döntően – belvárosi munkahelyüket budaörsire cserélni.

Ez a beruházás és annak győzelem-ízű kommunikálása tipikus példája annak, amit a kiadványukban a közúti fuvarozás gátlástalan, de burkolt állami támogatásaként írtak le. Álláspontom szerint a postai küldemények vasúti fuvarozásának visszaállítására érdemes lenne legalább egy figyelemfelkeltő akciót indítani, amelyben szívesen vállalkoznék részvételre.

Üdvözlettel:

Váczy Z.

2006.03.27.