

## Angeli Márton

2085 Pilisvörösvár, Angeli köz 3.

E-mail: [marton.angeli@freestart.hu](mailto:marton.angeli@freestart.hu)

## Levegő Munkacsoport Lukács András úr részére

Tisztelt Lukács úr!

Az Önök honlapjáról letöltöttem a 2005. február 1-én Grószné Krupp Erzsébetnek írt levelüket, valamint állásfoglalásukat.

Én, Angeli Márton egy pilisvörösvári lakos vagyok, így érintett az ügyben. Az Önök jelmondata: „Összhangban embertársainkkal és a természettel”. Azt gondolom, hogy a 10-es elkerülő úttal kapcsolatban minden érintett véleménye, így az enyém is fontos az Önök számára.

Észrevételeim, véleményem és kérdéseim levelükkel és állásfoglalásukkal kapcsolatban:

- Önök visszavonnák keresetüket, a leírt 5 feltétel teljesülése esetén.  
**Kérdéseim:**  
A levélben javasoltak logikusak: ismerjék meg az érintettek az álláspontokat, vitassuk meg, kérdezzük meg őket, szülessen demokratikus döntés. Ha Önöknek ilyen fontos az érintett lakosok véleménye az ügyről, miért nem egy ilyen jelentős lépés megtétele, a kereset beadása előtt kérdezték meg azt, az Önök költségén, az Önök által nagyon jól leírt módszer szerint?  
Akkor is visszavonják keresetüket, ha a közvélemény-kutatás eredménye nem az Önök javaslatát hozná ki győztesnek?
- **Egy barátom véleményét idézném levelükkel kapcsolatban:**  
"Az, amit erősen furcsállok, hogy az önkormányzatoknak kellene állniuk egy civil szervezet postaszámláját. Igen, az állampolgárok kapják meg a szükséges információkat – de akadályozza-e ezt valaki? Igen, a LM kapja meg a lehetőséget (egy hónapnyi időt?), hogy ők maguk eljuttassák álláspontjukat az érintett legalább 20-30 ezer háztartásba (1,5-2,5 Mft költség) és vehessenek részt a fórumokon. Gesztust persze tehetnek az önkormányzatok a LM álláspontjának honlapokon való elérésével.  
A vitába egyébként talán érdemes bekapcsolni a helyi – iparüzési adót fizető – gazdasági szervezeteket (vállalkozói övezet, ipari parkosok, helyi üzemek, iparosok), az egyetemet stb.  
Egyébként lehet, hogy a helyi népszavazás a megoldás. Kicsit drágább, mint a felmérés, de legitimitását senki se kérdőjelezheti meg...  
Olcsóbb „próbaszavazást” is lehet szervezni (ld. Napló c. TV-műsor), akár karitatív célokkal is."  
Mi erről a véleményük?
- **Önök írják:** Az említett sajtótájékoztatón az egyik polgármester felvetette, hogy amennyiben nem épül meg az új 10-es út, a térség 45 ezer lakosa vonul majd ki tüntetni az utcákra. Nem hisszük, hogy az lenne a megoldás, hogy ezek után egymillió-hétszáz ezer budapesti lakos tüntessen a környező településekről rájuk zúduló hatalmas gépjármű-forgalom miatt.

**Egy Budapesten lakó barátom véleménye:**

”Ha csak 10 cm út épül, amely könnyít a 10-es út zsúfoltságán, az már jó. A bővített 10-es út nem teremt nagyobb, csak jobb körülményű forgalmat, ezért nem valószínű, hogy az 1,7 millió budapesti (különösen a pl. Csepelen lakó) tüntetne.”

- **Őnök írják:** „A megoldás csak ésszerű kompromisszumkereséssel, egymás érdekeinek kölcsönös figyelembevételével érhető el. Alapelvünk: mindenkinek tiszteletben kell tartani embertársait és a természet értékeit.”

**Kérdésem:** Önök figyelembe vették-e alapelvüket, amikor a keresetet benyújtották? Tiszteletben tartották-e embertársaikat, megkérdezték-e azok véleményét?

- **Őnök írják:**” Ha megépül az új 10-es út, akkor a kétszer két sávon Budapest felé haladó gépkocsiáradat a kétszer egy sávós Bécsi útba torkolna, amely már jelenleg is telített. Tehát még nagyobb – több kilométeres – dugók alakulnának ki a Bécsi út előtt.

**Kérdésem:** Ez a megállapításuk a probléma felével foglalkozik, a Budapestre befelé haladó forgalommal, de mi a helyzet a kifelé tartó forgalommal, ahol ennek a gépkocsiáradatnak a végcélja különböző, egy része Solymárra tart, egy része „elfogy” Pilisvörösváron, egy része Piliscsabán, stb. Véleményük szerint erre megoldás-e az elkerülő 10-es út?

- **Őnök írják:** „Vannak ugyan távlati tervek arra, hogy további utakat építenének, amelyek állítólag levezetnék ezt a forgalmat.....Hiú ábránd azt hinni, hogy a jövőben bármiféle elkerülő út megépítése megkönnyíti majd a bejutást Budapestre.”

**Véleményem:** Születésemtől fogva Pilisvörösváron élek családommal együtt, így elmondhatom, hogy évtizedek óta várjuk az elkerülő 10-es út megépülését, és az Önök által említett további utak (M0) megépülését. Valahol el kell kezdeni, ha mindig arra hivatkozunk, hogy ez az út csak úgy működőképes, ha az M0-ra csatlakozik, ha eléri a Dorogot és Esztergomot elkerülő utat, stb., akkor soha sehol egy kapavágást nem lehetne megtenni.

A új 10-es út az M0 autóúttal együtt már tehermentesítené a Flórián térre zúduló forgalmat, mivel a Budapestre tartó forgalom így eloszlaná. Várhatóan mindenki ott hagyná el az M0-ás utat ahol a legrövidebb úton eléri budapesti célpontját, így Budapest belső forgalma is jelentősen csökkenne.

Jelentős azoknak a száma, különösen a tehergépkocsi forgalomban akik nem Budapesti célpontot akarnak elérni, de jelenleg, ha el akarják érni az M3, M1, M5, stb. utakat kénytelenek keresztüludöcögni Budapesten, tovább súlyosbítva az így is elviselhetetlen forgalmat.

**Kérdésem:** Mi az Önök véleménye mennyire javítana a jelenlegi súlyos közlekedési helyzeten a teljes hosszában kész, Keszölc-től az M0-ás autópályáig tartó elkerülő 10-es út az M0-ás úttal együtt? Hol kellene elkezdni az építkezést? Támogatják-e Önök a tervezett M0-ás út megépülését, vagy azt is meg fogják támadni?

- **Önök írják:** „A fővárosban az átmenő forgalom (tehát ami elvben elkerülhetné a várost) az összforgalomnak csak 6–7 százalékát teszi ki. Ugyanakkor Budapesten és Pest megyében a gépkocsik száma évente 40 ezerrel növekszik... A legutóbbi (2000. évi) forgalomszámlálás adatai szerint egy átlagos munkanapon a 10-es úton busszal 10800-an lépnek be Budapestre, míg személygépkocsival 14400-an. (További 2600 ember tehergépkocsival érkezik a városba.) A főváros határán naponta 240 busz, 8900 személygépkocsi és 1860 tehergépkocsi lép be.

**Véleményem:** Ez a 6-7 % egy nagyon jelentős szám volt már 2000-ben is (240 busz + 8900 szgk + 1860 tgc = 11 000 gépjármű ) ez 660 - 770 gépjárművet jelent, legnagyobb részben a reggeli órákban pár óra alatt, és ez csak a városba befelé tartó forgalom, a kifelé tartónak is logikusan ugyanennyinek kell lennie ez már átlagosan 1430 gépjárművet jelentett. Öt év alatt ez a forgalom csak növekedett. Ha ezek a gépjárművek elkerülnék a fővárost, már az is sokat segítené a város forgalmán.

Ez a gépjármű áradat áthalad Pilisvörösváron, Ürömön, stb.

**Kérdésem:** Mik az aktuális adatok, egy elkerülő M0-ás a hozzá kapcsolódó elkerülő 10-es úttal mekkora forgalomtól szabadítaná meg a 10-es út melletti településeket és Budapestet? Gondolom, hogy ezek az adatok rendelkezésükre állnak, mivel egy felelős jól előkészített döntéshez, a bírósághoz benyújtott keresetük beadásához, és javaslatuk megtételéhez, költségelemzéshez ezekre az adatokra szükségük volt.

- **Önök írják:** „A megoldás kulcseleme az esztergomi vasútvonal. Négy év alatt megvalósítható lenne itt egy sűrű közlekedésű, minden igényt kielégítő, korszerű elővárosi vasút a szükséges ráhordó járatokkal és parkolókkal együtt. Ennek költsége mintegy 30 milliárd forintot tenne ki.”

**Véleményem:** Ezzel teljesen egyetértek Önökkel, valóban nagy szükség van erre a vasútra. Azt nem tudom, hogy mennyi idő alatt és mekkora költségvetéssel valósítható meg ez. A véleményem szerint ez azonban nem **vagy** kapcsolatban áll az elkerülő 10-es út megépítésével, hanem **és** kapcsolatban. Vagyis a jelenlegi súlyos forgalmi helyzetet megoldásához a vasút fejlesztése és az elkerülő 10-es út együtt jelent megoldást.

**Kérdéseim:** A vasúton így megnövekedett személyforgalmat Budapesten hogyan lehet továbbszállítani, amikor már jelenleg is túlszűfoltak a tömegközlekedési eszközök? Ha csak egy budapesti vasútállomásig, pályaudvarig jutnak el az utazók azzal nincs semmi megoldva, hogyan jutnak tovább? Mit tesznek Önök ezért? Van-e erre javaslatuk, kidolgozott terveik? Támogatják-e az újabb metróvonalak építését?

- **Önök írják:** „A korszerű autóbuszok már gyakorlatilag nem bocsátanak ki olyan szennyezőanyagokat, amelyek károsítanák a lakosság egészségét.”

**Kérdéseim:** Milyenek ezek a korszerű autóbuszok, milyen szennyezőanyagot bocsátanak ki és mennyit? Milyen szennyezőanyag létezik, ami nem károsítja az egészséget?

- **Önök írják:** „A nemzetközi tapasztalatok szerint azonban önmagában még a legjobb tömegközlekedés mellett sem várható, hogy az autóval utazók nagy része arra átváltson. A kívánt eredmény eléréséhez szükség van a személygépkocsi-forgalom ésszerű korlátozására is. Ennek számos módja ismeretes: különböző forgalomtechnikai megoldások, megfelelő mértékű parkolási díj kivetése a nem helyben lakók részére, esetleg útdíj bevezetése a fővárosban. Ez is viszonylag rövid idő alatt megoldható, amennyiben van hozzá politikai akarat. Tudjuk, hogy ez nem tökéletes megoldás. Azonban lehet választani: akarunk-e ilyen módon néhány hónap alatt gyökeres javulást elérni, vagy beláthatatlan időig araszolni a dugókban?”

**Kérdésem:** A fenti megoldással mennyire lehet csökkenteni a Pilisvörösváron áthaladó forgalmat? Mennyi az a megfelelő mértékű parkolási díj? Hogyan működne a fővárosi útdíj, mennyibe kerülne ez nekünk?

**Véleményem:** Ha a fenti megoldással jelentős eredményt hozna és 30% vagy akár 50%-al csökkenne a Pilisvörösváron áthaladó forgalom az is elviselhetetlen a város lakóinak. Megjegyzem, hogy ilyen mértékű forgalomcsökkenés elképzelhetetlen a számomra, mivel, mint azt Önök is leírták a gépkocsik száma folyamatosan növekszik. Ez sem oldja meg azt, hogy a forgalom elkerülje a várost. Egy elkerülő út, ha a forgalmat nem is csökkenti, de legalább nem a közvetlen lakóhelyünket szennyezi, a zajártalmat a városon kívülre lehet áthelyezni, a közvetlenül a 10-es út mellett lakók fellélegezhetnének. Mérések igazolják, hogy a nagy forgalmú utak mellett 50-100 m-re lakók a legveszélyeztetettebbek. Pilisvörösváron több ezren élünk a 10-es főút 50-100 méteres körzetében, itt lakunk, közlekedünk, sétálunk, bevásárolunk, intézzük ügyeinket, viseljük el a légszennyezést, zajártalmat, balesetveszélyt. Ezen az Önök javaslatai legfeljebb enyhíteni tudnak, ha tudnak, de az elkerülő út nélkül a megmaradó forgalom továbbra is áthalad Pilisvörösváron. A 10-es útnak a jelenlegi struktúráját évtizedekkel ezelőtt tervezték és alakították ki, nem a jelenlegi fogalomra, vagy annak csak akár a felére készült.

Örülök, hogy elismerik, „ez nem tökéletes megoldás”, szerintem sem az, javaslataik figyelemre méltóak, de önmagukban nem oldják meg a 10-es út mellett élők problémáját, viszont „tökéletesebb” lenne, ha az új elkerülő 10-es úttal és az M0-ás autópályával együtt valósulna meg.

- **Önök írják:** „Ha a személygépkocsi-forgalommal kapcsolatos problémákat elfogadható mértékűre csökkentettük, akkor tulajdonképpen az elkerülő útra csak a tehergépkocsik miatt lenne szükség, amelyek az összforgalom közel 20 százalékát teszik ki.”

**Kérdésem:** Mit jelent az Önök számára a személygépkocsi-forgalom elfogadható mértéke (szgk/nap)? Tudják-e, felmérték-e hogy mit jelent számunkra itt lakók számára ez az elfogadható mérték?

Mennyivel emelkedne a városon áthaladó, az Önök javaslatai által megnövekedett buszforgalom?

- **Önök írják:** „Elsősorban a nehéz tehergépjárművekre kell megoldást találni, hiszen a 10-es úton ezek alkotják az összes tehergépkocsi-forgalom több mint 70 százalékát. Javasoljuk, hogy a nehéz tehergépkocsik után üzemeltetőik olyan

mértékű útdíjat fizessenek, ami megfelel az általuk okozott károknak és a részükre szükséges útépités- és fenntartás költségeinek. Az Európai Unió jogszabályai szerint ez lehetséges minden olyan útvonalon, ahol azt a közlekedésbiztonsági követelmények indokolják. A 10-es út pedig nyilvánvalóan ilyen. Ez arra fogja ösztönözni ezen járművek üzemeltetőit, hogy más útvonalat válasszanak.”

**Kérdésem:** Ha a nehéz tehergépkocsik után üzemeltetőik útdíjat fizessenek, mennyivel kevesebb kárt okoznak így, mennyivel csökken a levegő és a zaj terhelés? Változtat-e ez a 10-es út mellett lakók életkörülményein? Mennyivel nő meg a környék gazdálkodóinak a költsége ez által, mennyivel romlik versenyképességük? Milyen más útvonalon tudják elérni úti céljukat ezen tehergépkocsik? Hol növekszik meg ezáltal a forgalom, ki gondol az ott élőkre? Kinek jó az, ha problémáinkat más településekre helyezük át? Mit fognak tanácsolni Önök azon településeknek, ahol így megnövekszik a teherforgalom?

**Véleményem:** Az itt közlekedő tehergépkocsik nem öncélúan mennek erre, árut szállítanak a környező ipari, mezőgazdasági gazdálkodóknak, a lakosságnak építőanyagot, élelmiszert, használati cikkeket, stb. Előttem egy térkép, keresem az Önök által javasolt más útvonalat, segítsenek mire gondoltak?

Vegyük azt, hogy egy t/gk. Pilisvörösvárról hőszigetelő vakolatrendszerrel (épületfelújításra, az energiahatékonyság javítására szolgáló anyag) szállít Gödöllőre, merre menjen, hogy a legkevesebb kárt okozza és a legkevesebb lakott-területet érintse (az üzem Pilisvörösvár és Piliscsaba között van).

1. Megoldás: Pilisvörösvár – Bp. – M3 - Gödöllő (ez a jelenlegi legrövidebb út, de több településen, többek között Budapesten is áthalad), ennek az alternatíváját keressük.
2. Megoldás: Pilisszentiván – Solymár – Hűvösvölgy – Bp. – M3 - Gödöllő (Pilisvörösvárt elkerülte, de azért gondoljuk a pilisszentivániakra is, talán nem a legjobb)
3. Megoldás: Piliscsaba – Tinnye (nem tud továbbmenni, ki vannak tiltva a nehéz teherjárművek)
4. Megoldás: Piliscsaba – Dorog - Esztergom – Tatabánya – M1 – Bp. – M3 (a megoldás nem rossz, de a többszörösét teszi meg úthosszban a szükségesnél, káros anyagból is a többszörösét bocsátja ki, gazdaságtalan, környezetet többszörösen terheli, mint a lehető legrövidebb út)
5. Megoldás: Piliscsaba – Dorog - Esztergom – 11-es főútvonal (Dunakanyar, talán ez sem a legjobb)– Árpádhíd – M3.
6. Megoldás: Piliscsaba – Dorog – Esztergom – Sturovo (Párkány, Szlovákia, Szob – Vác –2 főútvonal – M2 – M3 (hát ez hátborzongató).
7. Én nem találtam többet, segítsenek mire gondoltak?
8. Vagy is még egy megoldás: Pilisvörösvár – 10-es elkerülő út – M0 – M3 – Gödöllő (ez tűnik számomra a legjobbnak, legrövidebb, csak egy lakott területen, Pilisvörösváron megy keresztül, a legkevesebb káros-anyag kibocsátással jár, leggyorsabb). Mi erről a megoldásról a véleményük?

- **Önök írják:** „Sajnos, az elmúlt években a pilisi térség önkormányzatai sok olyan telephely-engedélyt adtak ki különböző ipari és kereskedelmi létesítmények, raktárak, logisztikai központok részére, amelyek jelentős kamionforgalommal

járnak. Ösztönözni kell ezeknek a telephelyeknek az áttelepítését olyan területekre (így például a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ köré), ahol az környezeti és közlekedési szempontból is a legkedvezőbb. Ezt részben a már említett útdíjjal, részben pedig közvetlen anyagi támogatással tartjuk elképzelhetőnek.... A tehergépkocsik forgalmát csökkentő említett intézkedések esetleg munkahelyek megszűnésével és az önkormányzatok bevételeinek csökkenésével járhatnak majd a térségben. Ha azonban az állam megtakarít 150 milliárd forint utépítést, akkor miért ne adhatná oda ezt az összeget oda a térség önkormányzatainak? Ebből bőven jutna arra, hogy a vasutat, a tömegközlekedést fejlesszék, felújítsák a már meglévő utakat, és támogassák sok olyan környezetbarát munkahely létrehozását, amelyek megfelelnek a térség adottságainak (így egyebek mellett a korszerű technológiák terén, az épületfelújításban, az energiahatékonyság javításában, az idegenforgalomban, a biotermesztésben, a különböző szolgáltatásokban). További előnye ennek a megoldásnak, hogy jelentősen javulna a környezet állapota és a lakosság életminősége.

**Kérdésem:** Mi erről az itt élők véleménye? Ha ezen létesítményeket áttelepítik, ki fog útdíjat fizetni, amiből a támogatást fizetik majd? Mi lesz addig a munkanélküliekkel amíg az önök által javasolt üzemek felépülnek? Az új Önök által javasolt korszerű technológiák, biogazdálkodás, szolgáltatások részére mivel fogják az árut szállítani? Mitől csökken így a forgalom? Ha korlátozzuk a forgalmat és megnehezítjük az áruszállítást, miért jönnének ide vállalkozások? Melyek azok a vállalkozások (név szerint, tevékenység megjelölésével) amelyeket Önök szerint át kéne telepíteni? Az új cég működéséhez nem szükséges-e egy helyben lévő korszerű logisztikai központ, vagy jobb, ha egy 30-50 km-re lévő logisztikai központ szolgáltatásait veszik igénybe? Az Önök által javasolt idegenforgalom növelése mekkora forgalomnövekedéssel járna?

Ha az állam megtakarít 150 milliárd forint utépítést ebben a körzetben, akkor miért ne adná oda ezt az összeget a térség önkormányzatainak, hiszen ezek állami pénzek (esetleg EU alapok) utépítésre vannak elkülönítve, ha nem itt, akkor máshol építenek ebből utat? Mennyiben segíti ez a 10-es út mellett élők problémáján?

**Véleményem:** Ha megszűnnek a helyben lévő munkahelyek és az ott dolgozóknak távolabb kell munkahelyet keresniük, az csak növeli az egyébként is elviselhetetlen forgalmat.

Sajnos, az elmúlt években a pilisi térség önkormányzatai **kevés** olyan telephely-engedélyt adtak ki különböző ipari és kereskedelmi létesítmények, raktárak, logisztikai központok részére, amelyek jelentősen csökkentette volna az ingázók létszámát, ezáltal csökkentve az utazók létszámát és a személyforgalmat. Növelte volna a térség gazdasági erejét, jelentős bevételt jelentett volna a térségnek, ami növelte volna önállóságunkat, a bevételekből több pénz jutott volna a belső úthálózat korszerűsítésére, infrastrukturális beruházásokra, a lakosság egészségmegőrzését szolgáló sportlétesítményekre, kerékpárutakra, stb.

A térségnek nem munkahelyek megszüntetésére, hanem munkahelyteremtésre van szüksége, ehhez a korszerű infrastruktúra elengedhetetlen feltétel. A korszerű infrastruktúra része a korszerű úthálózat.

**Őnök írják:** „Felvethető a kérdés, hogy miért pont ebben a térségben kezdődjön meg egy ilyen, újfajta közlekedés- és gazdaságfejlesztés, hiszen a főváros környéki összes többi térség is hasonló gondokkal küszködik? De másként is megfogalmazható a kérdés: Miért ne éppen ez a térség mutasson példát arra, miként lehet korunk súlyos problémáit jól megoldani?”

**Véleményem:** Először kérdezzenek meg Önök, minket itt lakókat, hogy szeretnénk-e, akarjuk-e ezeket az új elképzeléseket.

Törvényeink biztosítják önrendelkezési jogainkat, közvetlen formában és közvetett formában képviselőkön keresztül. Önkormányzati képviselőink és parlamenti képviselőik is vannak, akik többször felszólaltak már különböző fórumokon az elkerülő 10-es út megépítésének ügyében. Kérem, hogy segítsék az Ő munkájukat, javaslataikkal, környezetvédelemben szerzett tapasztalataikkal, hogy miképpen lehet az elkerülő 10-es utat és az M0 nyugati részét a természeti értékek lehető legkisebb károsítása mellett megvalósítani. Milyen környezetvédelmi beruházások, zajvédő falak, vadátjárók, stb. megépítése szükséges. Miért ne éppen ez a térség mutasson példát arra, miként lehet korunk súlyos problémáit jól megoldani? Mutassunk példát, hogy a fenntartható fejlődés ne csak egy jelszó legyen!

**Őnök írják:** „Követendő példák.....”

**Véleményem:** Az Önök által hozott példákat nagyon jónak tartom, mivel ezen városokban először korszerű úthálózatot, autópályák, elkerülő utakkal építettek, majd ezután hozták meg intézkedéseiket. Nekünk is ezen példákat kell követnünk, több évtizedes lemaradást pótolva először korszerű úthálózatot kell kiépítenünk, és ha már van hol közlekedni, akkor tanulva az Önök által említett városok hibáiból, a korszerű úthálózat építésével párhuzamosan meghozni a településeken szükséges korlátozó intézkedéseket.

A jó példákért azonban nem kell mindig külföldre menni, több olyan magyarországi példa is van, ahol az elkerülő utak jelentősen csökkentették a települések belső forgalmát, és meggyorsították a közlekedést. Pl.:

1. 2-es elkerülő út jelentősen csökkentette a Dunakeszin, Gödön áthaladó forgalmat.
2. 8-as főútvonalon, Veszprémet elkerülő út.
3. M3 autópálya, jelentősen csökkentette a régi 3-as út forgalmát, Kápolna, Nyékládháza, stb fellélegezhet.

Még egy utolsó kérdés: Ha javaslataik elfogadásra kerülnek és ettől sem változik a környék forgalmi helyzete, milyen erkölcsi és anyagi felelősséget vállalnak?

Kérem Önöket, hogy minden kérdésemre részletesen, a lehető leghamarabb megválaszolni szíveskedjenek. Ezek a kérdések úgy vélem több tízezer embert foglalkoztatnak a körzetben. Mivel Önök a több oldalú tájékoztatás hívei, ezért kérem Önöket hogy jelen leveletem válaszaikkal együtt tegyék fel honlapjukra. Valamint kérem Önöket, hogy vonják vissza keresetüket.

Tisztelettel:

Angeli Márton

Másolatban kapják:

1. Grószné Krupp Erzsébet, Pilisvörösvár polgármestere, polgarmester@pilisvorosvar.hu
2. Tarlós István, Budapest III. kerülete polgármestere, istvant@obuda.hu,
3. Manek János, Piliscsaba polgármestere, polhivpi@axelero.hu,
4. Küller János, Pilisborosjenő polgármestere, pbjhivatal@freestart.hu,
5. Pénzes Gábor, Pilisszentiván polgármestere, polgarmester@pilisszentivan.hu,
6. Enczmann László, Solymár polgármestere, solymar-titkarsag@axelero.hu,
7. Laboda Gábor, Üröm polgármestere, pmh@urom.hu,
8. Frajna Imre országgyűlési képviselő, imre.frajna@parlament.hu,
9. Garádi István közlekedési tanácsos, Pest Megye Önkormányzata, garadi.istvan@pestmegye.hu,
10. Piliscsabáért Egyesület, piliscsabaert@axelero.hu
11. Több ismerősöm és barátom
12. sajtó