



MILYEN LEGYEN A HÉV VÉGÁLLOMÁS ÉS A VOLÁN BUSZPÁLYAUDVAR SZOMSZÉDSÁGÁBAN KIALAKÍTHATÓ KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ KÖZPONT SZENTENDRÉN?

A Dunakanyar körüti SPAR-áruház 2021. április 7-én este pár óra alatt a lángok martalékává vált. A megdöbbentő erejű tüzeset el nem hanyagolható ellátási zavart eredményezett: az alapvető élelmiszerek és sok egyéb hasznos áru beszerzésének lehetőségét nem csak a helyiek, de a térségbe tovább utazók is hiányolják. A belvárosban és az állomás melletti Rózsakert lakótelepen élők, különösen az idősebb korosztály tagjai számára segítséget jelent, hogy a szentendrei Ford Közép- és Kelet Európai Értékesítő Kft. felajánlásának köszönhetően május végétől hetente többször ingyenes kisbusszal járhatnak bevásárolni, de ez végleges megoldásnak természetesen nem tekinthető. A rendkívüli helyzet lehetőséget kínál a városnak ezen a központi jelentőségű területén a kereskedelmi, szolgáltatási, egészségügyi és egyéb közszolgáltatási funkciók régóta időszerű fejlesztésére. Ez nemcsak a 29 ezer szentendrei polgár, hanem a szentendrei járás 80 ezer lakosának és az idelátogató turistáknak az érdekét is szolgálná. Az önkormányzat ezért a területnek a HÉV- és VOLÁN-állomások korszerűsítésével összehangolt, egységes fejlesztését szorgalmazza.

Régi vágya ez Szentendrének. Az elmúlt húsz évben több koncepció is készült az üzletközpont megújítására, a megvalósítási folyamat azonban a forráshiány mellett döntően a rendezetlen tulajdonviszonyok miatt rendre megakadt. Amennyiben nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű gazdasági területté nyilvánítaná a kormány az intermodális közlekedési csomópont, valamint a közszolgáltató és kereskedelmi funkciókat betöltő fejlesztések területét, akkor sokkal hamarabb, egységes építészeti és közlekedés koncepció alapján lenne megvalósítható a város és a térség életében jelentős urbanisztikai fejlesztés. Ennek érdekében Fülöp Zsolt polgármester a tüzeset másnapján levelet írt Gulyás Gergely Miniszterelnökséget vezető miniszternek, majd a kérelmet szeptemberben megismételte.

Pozitív válasz esetén minden eljárás, a jogi, építészeti, kivitelezői határidők lényegesen lerövidülnek és ezzel felgyorsítható lenne a projekt megvalósítása. A terület tulajdonviszonyainak rendezése, valamint az építési szabályzat átalakítása ugyanis mind az elővárosi közlekedés, mind a kiegészítő kereskedelmi és közszolgáltatási funkciókat létrehozó fejlesztésekhez nélkülözhetetlen.

A jogi helyzet összetettségéhez hozzátartozik, hogy még nem zárult le a biztosítási folyamat sem: a biztosító, a leégett felépítmény kezelője (Pikk-Terc Kft.) és az áruházat működtető Spar-Invest Kereskedelmi Kft. álláspontja nem egyezik; és mind a mai napig nincs lezárt tűzvizsgálói jelentés az esetről.

A Budapest Fejlesztési Központ (BFK) és a MÁV-HÉV Zrt. konzorciumának irányításával a HÉV fejlesztésének tervezése 2020-ban megkezdődött. A kezdeti elképzelések szerint a pályatest és a hozzá tartozó biztonsági berendezések felújítása, a sebességkorlátozások megszüntetése és a megállók akadálymentesítése volt a cél, de mára jelentős előrelépés történt: a fejlesztési tervekben már az állomások korszerűsítése is szerepel. Ezt a szentendrei városvezetés is örömmel fogadta. A továbblépés érdekében a helyi építési szabályzat felülvizsgálatát elindítottuk, és kezdeményeztük, hogy a tervezési munkálatokba vonják be a város főépítészt. A Szentendre és Vidéke lapzártájának idején érkezett tájékoztatás szerint először a budapesti szakaszon tervezett fejlesztéseket, a Batthyány tér és Kaszásdűlő közötti táv bírálati szakaszban tartó engedélyes szintű terveit ismerhetik meg az érdeklődők. Az agglomerációs szakaszról későbbi időpontban ad tájékoztatást a BFK.

A szentendrei önkormányzat törekvése változatlan, az állami szereplőkkel együttműködve szeretnénk elérni a közös célt: a mai kor igényeit kielégítő intermodális közlekedési, és különböző szolgáltatásokat, köztük közszolgáltatásokat is nyújtó központ fejlesztését. A beruházás jelentős hozzájárulást jelentene a fenntarthatóság korszakvetelménye szempontjából is: a parkolási igényeket kielégítő infrastruktúrájával reális alternatívát kínál a tömegközlekedés választása iránt fogékony lakosság számára és ezáltal csökkenne a városon keresztül haladó autós forgalom okozta levegő- és zajszennyezés.

A beruházás előkészítésével az önkormányzati hivatalon belül külön munkacsoport foglalkozik; a beruházó kiválasztását szolgáló pályázat részleteiről a képviselő-testület dönt. A témával kapcsolatos aktualításokról kiemelten tájékoztatjuk a szentendrieiket és a város vonzáskörzetében élőket. Észrevételeikre számítunk!



A leégett SPAR felülnézetből. Mi legyen a helyén? Mondja el Ön is véleményét! Az igényfelmérő kérdőív a városházi melléklet 3-4. oldaláról kivágható: kérjük, töltsse ki és december 15-ig adja le a tíz gyűjtőhely egyikén – ezek listáját a 4. oldalon találja. Együttműködését köszönjük!



MOZAIKOK A HÉV-VÉGÁLLOMÁS ÉS KÖRNYÉKÉNEK TÖRTÉNETÉBŐL

A Szentendrét jól ismerők körében fogalomnak számító terület a római korig visszamenően sokféle történelmi emléket őriz.

Vegyük első példának az állomás mögötti utcát, ami azért kapta 1925-ben a *Római temető* nevet, mert a város római kori temetői közül az egyik legjelentősebbet a mai Római temető utca és a Vasúti villasor közötti területen tárták fel.

Egy másik történelmi temető is kapcsolódik ehhez a környékhez: az *Alsó temető* vagy másik nevén *Budai úti temető*. A XVIII. század végén, 1795-ben a római katolikus egyház létesítette és tartotta használatban egészen 1976-ig, amikor is a buszpályaudvar bővítése, átépítése miatt szanálták, az exhumált sírokat áthelyezték a Sztaravodai úti köztemetőbe. A szanálás során a temető 1898-ban felállított központi keresztjét áthelyezték a Péter Pál templom kertjébe, ahol azóta is áll.

A HÉV-végállomás fehér kerítésének beszögelésében ma is látható a római katolikus plébánia hajdani földjén 1905-ben emelt *Budai úti kereszt* magas kő talapzaton öntöttvas korpusszal. Dél felől ez volt a város első ismert keresztje, mely helyi védelem alatt áll.

Dumtsa Jenő polgármester három évtizedes hivatali ideje alatt kellett megküzdeni a szinte teljes szentendrei szőlőállományt – az 1880-as évek elején – megsemmisítő filoxeravész okozta gazdasági válsággal, a lakosságot sújtó megélhetési gondokkal. Ilyen előzmények után adták át 1888 augusztusában a *HÉV szentendrei vonalát*. Mintegy vigasztként és egyben reményként mindazoknak, akik a filoxeravész miatt elvesztették kenyérkereső munkájukat. Nem nehéz elképzelni, hogy aki csak tehette, azon az emlékezetes augusztus 16-án kint tolongott az új szentendrei vasútállomáson nyakát nyújtogatva és versengve, vajon ki látja meg elsőnek a gőzmozdony füstjét.

A kezdetben naponta csak egy-két alkalommal, de az új század első éveitől már óránként közlekedő vonatot a helybeliek hamar megszokták és a napi közbeszédben egyszerűen csak „kávédarálóként” emlegették. Az első fél évben közel harmincezer, a következő évben már több mint százezer utas vette igénybe a vasutat. Szentendre és Budapest Pálffy tér között 1903-ban kilenc megállóval, egy óra tíz perc alatt tette meg az utat a „vicinális”. 1911 nyarára a korábbi gőz meghajtású mozdonyokat felválthatták villanymeghajtású korszerűbb társai.

1905 szeptemberében felmerült, hogy a Szentendre és Visegrád közötti szakaszra tervezett bővítésre nyolcvanezer korona értékben törzs-részvényeket kell kibocsátani. A HÉV Visegrádig történő kiépítésének terve azonban megrekedt a róla való gondolkodás szintjén.

Krachler Ágoston az 1990-es évek elején írta meg a mindmáig kéziratban nyugvó visszaemlékezéseit. A HÉV-végállomás közelében egykor volt *Közúzó-telep* rövid történetét is ő őrizte meg. Dömörkapu és a HÉV végállomás mögötti, közúzásra kijelölt terület között hat és fél kilométer hosszú drótkötél pályán a levegőben, csilléken szállították az útépitésekhez a követ, amit itt zúztak apróra. Emlékét még ma is őrzi a város jelenlegi iparterületén végigfutó Közúza utca.

A második világháború után, 1949-ben az Alsó-temető és a HÉV-végállomás mellett állították fel a *Szovjet hősi emlékművet*. Az előtte kialakított Hősök terén tartották az április 4-i felszabadulási ünnepeket egészen 1970-es évek közepéig, amikor is a buszpályaudvar kibővítése miatt nem csak a temetőt szanálták, de az emlékművet is lebontották és az eredetihez hasonló formában egy újat építettek fel a köztemetőben.

Egy nagyot lépve az idő mérőrudján, szólni kell a hetvenes évekről is. Arról az évtizedről, amelyik egész Szentendre vonatkozásában a nagy áttörés korszaka volt. Csak emlékeztetőül: ekkor épül a Püspökmajor lakótelep, a várost átszelő négysávos autótűt, a Pest Megyei Művelődési Ház és Könyvtár, ekkor válik Szentendre a múzeumok városává, a Szentendrei Teátrum évről évre óriási siker mellett megtartott előadásai tömegével vonzzák a turistákat a városba. 1970-ben épült fel a HÉV-végállomás közelében a város első összefüggő egységet alkotó, tömbösített lakótelepe, a *Rózsakerti lakótelep*. 1974. augusztus 20-án adták át az ötvenmillió forintos költséggel épült, hatezer négyzetméter alapterületű bevásárló központot ABC áruházal, iparcikk üzlettel, gazdabolttal, tejivóval, patyolatszalonnal és ruházati szaküzlettel. A helyi lakosság és a turisták jobb ellátását várták az új bevásárlóközponttól, ami azért nem váltotta be a hozzá fűzött elvárásokat, mert öt évvel korábbi igényekhez méretezték. A Volán szentendrei főnöksége viszont 1977-ben élüzem lett. Száznyolcvan dolgozóval és huszonöt Ikarusz panoráma busszal látták el a helyi forgalmat.

Az utóbbi bő négy évtized sem múlt el nyomtalanul a HÉV-végállomás és környéke felett, de összességében sem hozott olyan mennyiségű és nagyságrendű változást, mint amekkorát a hetvenes évek eredményezett.

Török Katalin

(A cikk teljes szövege archív fotókkal, egyéb illusztrációkkal a Szentendre.hu oldalon olvasható.)