



INNOVÁCIÓS ÉS TECHNOLÓGIAI
MINISZTERIUM

Ikt.szám: KOM /30055 -1 /2018-ITM

Nagy Gábor részére
kmt+request-11380-5bac5a9f@kimmittud.org

Tárgy: Közérdekű adatigénylés

Tisztelt Címzett!

Az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvény (a továbbiakban: Info. tv.) 28. § (1) bekezdése alapján benyújtott közérdekű adatigénylésére hivatkozással az alábbiakról tájékoztatom.

Közérdekű adatigénylésének tárgya:

A Budapest-Esztergom vasútvonalon 2018. május 20-tól életbe lépett új menetrend kialakítását megalapozó adatok, különös tekintettel:

1. a felhasznált utasszámlálási, utasigény-felmérési adatok. Ha nem voltak ilyenek, ki és milyen indokkal mellőzte ezek elkészítését illetve felhasználását?
2. az elérni kívánt konkrét menetrendi célok, illetve ki és milyen formában definiálta ezeket
3. az esetleges szűk keresztmetszetek, kapacitáshiányok, korlátozó tényezők, amelyek a drasztikus változásokat eredményezték (megállókihagyások, hosszú várakozásos átszállásos kapcsolatok)
4. a BKK-val folytatott egyeztetések részletei (témák, érvek, indoklások, résztvevők, képviselt álláspontok és a megállapodások tartalma) az M3 metróvonal felújítása és a csak Angyalföldig közlekedő vonatok kapcsán
5. mi indokolta a Budapest-Nyugatiból induló G72-es gyorsított vonat menetrendbe szerkesztését? Ugyancsak a Nyugatiból induló Z72 zónázó vonat mindössze 3 perccel rendelkezik hosszabb menetidővel, miközben zónahatáron kívüli megállókihagyásokkal sok utasnak kényelmetlenséget okoz. Ki hozta ezeket a döntéseket és ki hagyta jóvá (név szerint)?
6. mi indokolta a reggeli csúcsidőben (Budapest felé) sok megállóban csak óránkénti utazást biztosító menetrend kialakítását, különösen az Esztergom-Pilisvörösvár szakaszon? Figyelembe vették-e az tipikus iskola- és munkakezdési időpontokat, és milyen módon/indoklással? Ki hozta ezeket a döntéseket és ki hagyta jóvá (név szerint)?

Kérdéseivel kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatjuk.

1. A MÁV-START Zrt. 2017.03.31. és 2017.04.04. napokon teljes körű, minden vonatra és megállóra kiterjedő munkanapi utasszámlálást végzett (1. melléklet: 2

vonat utasszámlálás_2017 munkanap). A KTI SZKI 2017.03.04. napon részleges, több vonatra és megállóra kiterjedő szombati utasszámlálást végzett (2. melléklet: *2 vonal utasszámlálás_2017 szombat*). Ezen kívül a vasútfejlesztési projektet tervező vállalat is rendelkezik általuk kezelt utasforgalmi adatokkal, mely a vasútvonal fejlesztését indokolta.

2. A vasútfejlesztési projektek megtérülésének egyik fő mutatószáma az utasidő-megtakarítás, azaz, hogy a térségben közlekedők összességének az utazással töltött ideje a fejlesztés hatására mennyivel csökkenthető. Általános cél a vasút versenyképességének növelése az egyéni közlekedéssel szemben, a vasúti és az autóbusz-közlekedés együttműködési feltételeinek a megteremtése. Ennek teljesítése érdekében szükséges a járatok számának növelése, a zónázó rendszer bevezetése, és az autóbuszos csatlakozási pontok gyors és sűrű vasúti kiszolgálása.
3. Az optimális menetrend kialakítását 2017. május hónapban – és jelenleg is – befolyásoló tényezők a következők:
 - A dorogi villamos alállomás, mely a jövőben a vasútvonal áramellátásában fog részt venni, az ütemtervnek megfelelően 2018 őszére készül el.
 - Angyalföld és Dorog állomásokon folyamatban van az új biztosítóberendezés telepítése, ami jelenleg még megnövelt technológiai idővel jár.
 - A dorogi és esztergomi intermodális csomópont az ütemtervnek megfelelően várhatóan 2018 végére készül el. Ekkor kezdhető meg az alágazatok együttműködésének kialakítása.
 - Jelentős hatással van a térség közlekedésére és a vasúti menetrend kialakítására az M3 metró felújítása, ugyanis Újpesten nem metróra, hanem pótlóbuszra szállhatnak át az utasok.
 - A Nyugati pályaudvar kapacitása határán működik, a MÁV Zrt., mint pályauzemeltető vizsgálata alapján több vonat fogadására és indítására nincs lehetőség. Ennek következtében az új piliscsabai betétjárat csak Angyalföld állomásig tud közlekedni. Az újpesti metró csatlakozás hiánya miatt tervezési szempont volt, hogy Újpesten és Angyalföldön gyors átszállási lehetőség álljon rendelkezésre a Nyugati pályaudvarra közlekedő vonatokra. Ennek következtében azonban Piliscsabán hosszabb átszállási idő adódik a betétjáratról Esztergom irányába.
4. Mivel a vasúti közlekedés a kapacitások fent jelzett okokra visszavezethető korlátai miatt nem tud részt venni az M3 metró északi szakaszának pótlásában, így egyeztetés e tárgykörben a BKK-val nem történt.
- 5-6. A vonal külső szakaszán a megállók kihagyásának több oka van:
 - A vasútvonal fejlesztésének több eleme még nem valósult meg. Az áramellátásban részt vevő dorogi villamos alállomás átadása, valamint Dorog és Újpest állomások biztosítóberendezésének cseréje az idei évben várható. Jelenleg a Piliscsaba – Dorog szakaszon több megállás a menetrendszerű közlekedés fenntartása mellett nem lehetséges.
 - A megállási rend felülvizsgálatára a jelzett felújítások befejezését követően várhatóan 2018. decemberben lesz lehetőség. Az eljutási lehetőségek bővítését azonban elsősorban az autóbusz-közlekedés átszervezésével, az integrált közlekedési rendszer kialakításával tervezzük biztosítani.
 - A reggeli órákban alapvető cél volt a félóránkénti kiszolgálás biztosítása, azonban az infrastruktúra átmeneti korlátai következtében ez nem volt teljes körűen megvalósítható. A jelentős mértékű vonatforgalom, és a részben egyvágányú pálya miatt a reggeli időszakban csak korlátozottan volt lehetőség az egyedi igények teljesítésére. Kivétel ez alól Pázmáneum és Aranyvölgy

megállóhelyek ütemen felüli, oktatási célú kiszolgálása, amelyet a koncentrált utasforgalom indokol.

- Az érintett szakasz megállási rendjét illetően a javaslatot a KTI Személyszállítási Közszolgáltatási Igazgatóság és a MÁV-START Zrt. készítette elő az uniós vasútfejlesztési projekt megtérülési elvárásai és a megrendelőnek az utaskiszolgálás javítása érdekében megfogalmazott szempontjai figyelembevételével. A menetrend rendkívüli módosításként a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 4. §. (3) bekezdés d) pontja alapján a közlekedésért felelős miniszter által a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 33/2014. (X. 10.) NFM utasítás 21. § (1) bekezdésének b) pontja alapján átruházott hatáskörben került jóváhagyásra.

Fentiekén túlmenően tájékoztatjuk, hogy a 2018. május 20-án bevezetett menetrend még nem tekinthető véglegesnek. A menetrendi struktúra következő módosítására, fejlesztésére a jelzett infrastruktúra-beruházások befejezése után, várhatóan 2018 decemberében lesz lehetőség. A cél a sűrűbb eljutási lehetőségek biztosítása, a menetidők és az átszállási idők csökkentése. A térségben a színvonalas közösségi közlekedés kialakításához, és a vasúti fejlesztés előnyeinek maximális kihasználásához szükséges a vasúti és autóbuszos alágazatok közötti együttműködés teljes körű megteremtése, a menetrendek és operatív forgalmi irányítás összehangolása, a (különböző szolgáltatók járművei közötti) átszállásból adódó tarifális kérdések rendezése is.

Várakozásaink szerint az érintett vonalon a felújítást követően magasabb szolgáltatási színvonal nyújtható, a vonatok az utasok jobb kiszolgálása érdekében sűrűbben és gyorsabban tudnak majd közlekedni, ami kedvezően hat majd a vasút versenyképességére.

Melléletek:

1. melléklet: *2 vonal utasszámlálás_2017 munkanap*
2. melléklet: *2 vonal utasszámlálás_2017 szombat*

A jogorvoslati eljárás az Info. tv. 31. §-án alapul.

Budapest, 2018. augusztus 14.

Üdvözlettel:


Innovációs és Technológiai
Minisztérium
Kommunikációs Főosztály

