



iktatószám: 1054/8-1/2024/1054

címzett: Kazal Katalin  
beosztás: vezérigazgató-helyettes  
cégnév: MÁV-HÉV Zrt.  
cím: Budapest  
Könyves Kálmán krt. 11.  
1097

tárgy:

Válasz a MÁV-HÉV Zrt-től 2024. október 3-án érkezett 2024/25 évi közszolgáltatási menetrend megrendelői felterjesztése

Tisztelt Kazai Katalin!

Köszönettel vettük Magyonyi András úr Tarsoly Andrásnak küldött emailjét a H6, H7, H8 HÉV-ek javasolt 2024/2025 évi menetrendje kapcsán, melyre engedje meg, hogy a téma kiemelt fontosságára tekintettel én válaszoljak.

A javaslatot a megadott rövid idő ellenére igyekeztünk gyorsan áttanulmányozni és a Mobilitásfejlesztési igazgatóság részéről egyértelműen az az álláspontunk alakult ki, hogy a MÁV-HÉV járatritkítási javaslatai a Budapesten közlekedők érdekeit szem előtt tartva – az alábbiakban kifejtett szempontok alapján – elfogadhatatlanok a következő menetrendi évre vonatkozóan.

Levelükben arra kérnek bennünket, hogy válasszunk, mely budapesti és agglomerációs lakosok kapjanak alacsonyabb színvonalú kiszolgálást azért, mert "a rendelkezésre álló járműkapacitás a jelenlegihez képest 4 motorvonat egységgel kevesebb jármű napi forgalomba adását teszi lehetővé".

A MÁV-HÉV Zrt által felvázolt menetrendi javaslatai:

- A) A ráckevei (H6) HÉV-en reggel és a délutáni csúcsidőben Tököl és Közvágóhíd között **minden második járat 6 helyett csak 3 kocsival közlekedik**. Ez adott vonatok kapacitásának 50%-os csökkentését jelenti, amely az adott szakaszon a reggeli és délutáni csúcsidőben a rendelkezésre álló férőhelyek nagyságát **közel 18%-kal** csökkenti.

és

A gödöllői (H8) HÉV-en a reggeli csúcsidőszak **végén 6 helyett csak 3 kocsi közlekedne Gödöllő és az Örs vezér tere között, míg délután minden második/harmadik szerelvény közlekedne 6 helyett 3 kocsival**. Ez az adott vonatok kapacitásának 50%-os csökkentését jelenti, amely az adott szakaszon a reggeli csúcsidőben a rendelkezésre álló férőhelyek nagyságát **közel 13%-kal, míg délután közel 23%-kal** csökkenti.

VAGY

- B) A csepeli HÉV még ritkábban közlekedik, az iskolaszünetben érvényes menetrend lenne bevezetve iskolaidőben is (7,5 percenként indulna, a mai 6-7 perc helyett). Ez a csepeliek ezreinek jelentené a szolgáltatás minőségének további romlását bármilyen kompenzáció nélkül, ez reggeli csúcsidőben 12%-os kapacitáscsökkenést jelentene. Tekintettel arra, hogy a H7-es vonal hétköznapi reggeli csúcsidei kínálata már jelenleg is alacsonyabb a 2016-os átadáskori menetrendi kínálathoz képest, amikor 6 percenként közlekedtek a vonatok, a csökkenés valójában már 20%-os mértékűnek is tekinthető.

és

A gödöllői (H8) HÉV-en a reggeli csúcsidőszak **végén 6 helyett csak 3 kocsi közlekedne Gödöllő és az Örs vezér tere között, míg délután minden második/harmadik szerelvény közlekedne 6 helyett 3 kocsival.** Ez az adott vonatok kapacitásának 50%-os csökkentését jelenti, amely az adott szakaszon a reggeli csúcsidőben a rendelkezésre álló férőhelyek nagyságát **közel 13%-kal, míg délután közel 23%-kal** csökkenti.

A felvázolt opciókat egyik esetben sem tartjuk elfogadhatónak a következő szempontok miatt:

1. A Budapesti Mobilitási Terv célkitűzéseivel, Magyarország és az Európai Unió klímavédelmi céljaival teljes mértékben ellentétes az elővárosi közösségi közlekedés és azon belül is a környezetbarát kötöttpályás kapcsolatok, kapacitások csökkentése, hiszen az elővárosokból, külsőbb kerületekből Budapest városmagja felé közlekedők számára csökkenti a közösségi közlekedés versenyképességét az egyéni gépjárműközlekedéssel szemben. Az intézkedés hatására az elővárosban és a fővárosban is nagyobb autóforgalomra, ezzel együtt pedig nagyobb környezetterhelésre lehet számítani.
2. Kérjük indokolják meg a levél kiinduló álláspontját, mely szerint „a rendelkezésre álló járműkapacitás a jelenlegihez képest 4 motorvonat egységgel kevesebb jármű napi forgalomba adását teszi lehetővé”, mert így csak feltételezni tudjuk, hogy ennek oka az elmaradt HÉV járműbeszerzés és az 50-60 éves HÉV szerelvények (a korukból adódóan) folyamatosan romló állapota.
3. 2023. december 4-én a MÁV-HÉV arról tájékoztatta a BKK-t, hogy 2023/24-es menetrendi időszakban átmenetileg nem tudja az előzetesen egyeztetett menetrendet biztosítani, ezért a 2024. január 8-tól már rendkívüli menetrendet vezet be, amelyben két vonalon két-két, összesen négy vonattal csökkentették a szolgáltatás színvonalát. Ez az átmeneti csökkentés 2024-ben nem szűnt meg, így a H5 és H6 vonalakon már ma is kevesebb vonat közlekedik, mint 2023-ban. A BKK már ekkor kérte, hogy a járműhelyzet változásait a következő időszakra mutassa be a MÁV-HÉV Zrt., amely akkor elmaradt.
4. A megküldött levél alapján nem egyértelmű számunkra, hogy a további járatcsökkentési javaslat egy időleges állapotra szól-e vagy hosszútávon (mennyi időre?) is ilyen vagy ennél nagyobb szolgáltatás-csökkentésre kell számítaniuk a Budapesti közlekedőknek.
5. Ennek kapcsán kérjük, hogy
  - a. Jelezzék, milyen módon és mikor kívánják a leromlott állapotú járműveket újra közlekedtetni, pótolni? Milyen intézkedéseket javasolnak a kieső kapacitások pótlására? Kérjük mutassák be 2028-ig a forgalomba adható járművek számát, a tervezett változásokat.
  - b. Milyen módon kívánják biztosítani legalább az agglomerációs megállapodásban vállalt követési időket és kapacitásokat (férőhelyeket)?

- c. Mikor várható, hogy a csepeliek (akik Budapesten egyedüli kerületként nem rendelkeznek ilyenekkel) gyors, átszállásmentes belvárosi közösségi közlekedési kapcsolatot kapnak?
- d. Mikor számíthatnak a Budapesten utazók ezen vonalakon korszerű, alacsonypadlós, légkondicionált járművekre?
- e. Mikorra várható a megkezdett HÉV tervezési feladatok befejezése és kivitelezése? Ezeknek milyen, az utasok számára is érzékelhető eredménye lesz a menetidő és az átszállások csökkentése kapcsán?

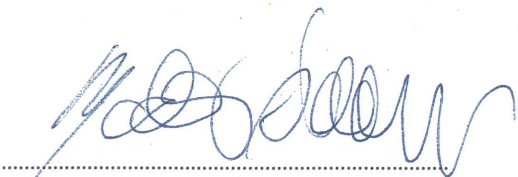
A javaslat (a MÁV-HÉV által bemutatott adatok alapján, a megküldött táblázatok szerint is) több esetben 70% sőt, van, ahol 90% feletti zsúfoltságot eredményezhet, amely a gyakorlatban azt jelenti, hogy a szerelvényekre nem minden esetben lehet felszállni, meg kell várni a következő járatot. A BKK által alkalmazott tervezési irányelvek szerint a kihasználtsági mutató csúcsidőben maximum 70% lehet, mert csak így tudjuk megtartani a közösségi közlekedés versenyképességét és vonzerejét, kezelni az esetenként előforduló lökészerűen megnövekvő utasforgalmat, és biztosítani, hogy senkinek ne kelljen megvárni a következő szerelvényt, mert csak arra fért fel. A konkrét menetrendi javaslat értékeléséhez mindenképpen jelezzük, hogy a következő pontokon látunk problémákat:

1. A MÁV-HÉV Zrt. által bemutatott utasforgalmi adatok mögötti **számlálási módszertan nem egyértelmű** számunkra. A megküldött **csúcskeresztmetszetek** és a kapcsolódó adatok (tehát azoknak a szakaszoknak a forgalma, ahol a legtöbben utaznak a járatokkal) **eltérnek** az általunk ismert és a korábbi években jellemző adatoktól. Nem látjuk azt az okot, ami miatt megváltozott volna a járatok csúcskeresztmetszeti eloszlása, amennyiben Önök ismernek ilyet, kérjük tájékoztassák a BKK-t erről.
2. A vármegye-, és országbérletek bevezetése miatt a MÁV-Volán csoport **megnövekedett utasforgalomról** számol be. A menetrendi változáshoz csatolt utasforgalmi adatok 2023-as keltezésűek, illetve részben nem ismert időpontban kerültek regisztrálásra, így ezek nem, vagy általunk nem ismert módon vették figyelembe az új tarifarendszer hatásait. Kérjük olyan adatsorokat biztosítsanak az elemzéshez, mely azt is figyelembe veszi, hogy országsszerte növekvő utasforgalmat hozott az új tarifarendszer.

Kérem, hogy a fenti kérdéseinkre a válaszokat a megbeszélés megkezdése előtt küldjék meg részünkre, hogy azokat legyen időnk áttanulmányozni, ezért október 8. helyett egyeztessünk új időpontot.

Budapest, 2024. október 7.

Üdvözlettel:



Bodor Ádám  
mobilitásfejlesztés igazgató  
Budapesti Közlekedési Központ Zrt.