



[Vonalkód]

[Vonalkód]

ikt. szám: [Iktatószám]

tárgy: Javaslat bizottsági álláspont kialakítására a H6, H7, H8-as hévek vonalán tervezett szolgáltatási kínálatcsúszítás tárgyában

Előterjesztés

a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság részére

Tisztelt Bizottság!

Az előterjesztés tárgya egyes budapesti HÉV-vonalakon az Építési és Közlekedési Minisztérium és a MÁV-VOLÁN csoport által tervezett teljesítmény- és férőhely-csökkentés.

A BKK Zrt.-hez 2024 október elején a MÁV-HÉV Zrt.-től a rendelkezésre álló járművek számának csökkenésére hivatkozva részletes javaslat érkezett arról, hogy a H8 jelű gödöllői HÉV-vonal egyes csúcsidei járatainak kapacitás-csökkentése mellett vagy a H6 jelű ráckevei vonal egyes csúcsidei járatain hajtson végre kapacitáscsökkentést, vagy a H7 jelű csepeli vonalon ritkítást. Minden javaslati elem 2-2 járműegység megtakarítását eredményezné, és 18-23%-os férőhely-csökkentést az adott vonalak csúcsidei kínálatában.

A javaslatok a BKK által adott válasz alapján is ellentétesek Budapest elfogadott mobilitási tervével, mert jelentős mértékben növelik a zsúfoltságot, utaslemaradást is okozhatnak, az ebből fakadó negatív tapasztalatok pedig egyre több autót, egyre nagyobb dugót és környezetszennyezést hoznak majd a városunkra. A visszalépés csak tünete a HÉV-ek állapotában rejlő óriási problémáknak: a közlekedési kormányzat két éve nem tett semmit, hogy a Kormány által korábban leállított és visszavont HÉV-járműbeszerzési tender újrainduljon, ahogy az éveken át készült és 2022-re már építési engedélyekig jutott vonali fejlesztési terveket felfüggesztette, helyette pedig semmilyen más intézkedést nem foganatosított, így az egyre öregebb, jellemzően 50 év feletti szerelvények karbantartása is vélhetően egyre komolyabb problémákat okoz. Ebből következően hasonló helyzetekre a későbbiekben is fel kell készülni, hiszen a fokozatos leépülést csak érdemi beavatkozások, fejlesztések tudják megállítani. Emiatt a fővárosnak rövid távon a karbantartások következetes folytatására, míg középtávon a HÉV-eknek az 1994/2021. (XII. 28.) Korm. határozatban elfogadott Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiában meghatározottak szerinti fejlesztéseinek megindítása érdekében kell nyomást gyakorolnia a kormányzatra.

A H8-as gödöllői hév egyes vonatait a csúcsidőszakban 6 helyett 3 kocsis kisegységekkel szeretnék közlekedtetni (ez 18%-os kapacitáscsökkentést jelent az adott szakaszon), és alternatívaként vetik fel azt, hogy a H6-os ráckevei hév Tökölről induló vonatai járjanak szintén 6 helyett 3 kocsis vonatokkal, vagy a H7-

es csepeli hév ritkuljon az iskolaszüneti menetrendre iskolaidőben is, eggyel csökkentve a vonatok számát az amúgy is zsúfolt vonalon. Ezek 20% körüli vagy afölötti kapacitáscsökkentést jelentenek összességében az adott vonalakon. A H7-es vonalon néhány éve hasonló okok miatt már megtörtént a 6 perces követési időköz ritkítása, itt az óránként 10 helyett 9 járműről tervez az új javaslat 8-ra visszalépni, tehát a fent vázolt tendencia máris kimutatható.

A MÁV-HÉV átadott utasforgalmi adatokat is javaslata alátámasztásához, ebben azonban jelentős csúsztatások szerepelnek a kapacitásokat illetően. Az anyag a H3 jelű, háromkocsis egységgel közlekedő vonatok kapacitását 350 fő utasnál tekinti 100%-osnak. Egy ilyen járművön a névleges ülőhelyek száma 180, viszont ennek az utasok még nagy forgalom mellett is csak egy részét foglalják el a szűkös kialakítás miatt, a járművek korszerűtlen és kedvezőtlen, nem városi forgalomra optimalizált utastere miatt. Az ülőpadok két személyesek, de sok esetben nem tudják az utasok ezt kihasználni, a köztes folyosó pedig túl keskeny ahhoz, hogy számottevő álló utast befogadjon. Emiatt egy elméletben 100%-ra telített járaton az utasok akár háromnegyede, 200-250 fő is lehet álló utas, akik nagy részben az ajtóknál tudnak elhelyezkedni. A három kocsis egység 9 ajtajánál ez ajtó-előterenként akár 25-30 utast is jelentene, ami fizikailag sem lehetséges. Emiatt a 100%-os utastelítettség a táblázatokban irreális értéknek tekinthető. A konkrét változások eredményeként a H6 vonalon reggel 261 ill. 320 fő körüli utasszámot, a H8 vonalon 200-230 fő körüli utasszámot vizionál, amelyeket ugyan csak 60-90% közötti telítettségnek mutat ki, azonban a fent leírtak szerint ezen esetekben 100-160 fő közötti álló utasra, ajtó-előterenként 10-15 utasra lehet számítani, ami megintcsak komoly zsúfoltságot jelent a valóságban. A H7 vonalon a legerősebb járatokon 350-400 fő körüli utasszámok vannak 6 kocsis vonatokon, a ritkítással ez könnyen 450 fő környékére emelkedhet, ami még egyenletes utaseloszlás esetén is a H8-on várható zsúfoltságot, ajtó-előterenként 8-10 álló utast eredményezi. Az ajtó-előterekben összezsúfolódó tömeg a forgalom folytonosságára is negatívan hat: lassítja a fel- és leszállást leszűkítve ezen útvonalak lehetőségeit, miközben a HÉV-vonalak korszerűtlen, alacsony peronjai és a járművek magas padlószintje között a felszerelt egy lépcsőfok segítségével is kimondottan nagyot kell lépni, amely lassú utascserét eredményez és ezt az egységnyi idő alatt kevesebb vonatra, vagy kevesebb ajtóhoz összetorlódó utasszám csak még tovább fogja lassítani. Mindezek miatt az intézkedés következtében még a HÉV-járatok kisebb mértékű menetidő-növekedése is bekövetkezne csúcsidőben.

Mindezek miatt a tervezett kapacitás-csökkentések ellen szükséges a fővárosnak fellépnie az egyetértés megtagadásával, mely jogot a 2024. február 29-én az építési és közlekedési miniszterrel megkötött megállapodás 1.2. pontja biztosítja számára. Sajnálatos módon a korábbi, az elővárosi közlekedésben a szaktárca és a Fővárosi Önkormányzat közötti együttműködést szabályozó megállapodással ellentétben a 2024-ben hatályba lépett új szerződés szerint a Fővárosi Önkormányzat ezen szolgáltatások vonatkozásában semmilyen megrendelői joga nem maradt fenn, így közszolgáltatási díjat sem fizet a HÉV-szolgáltatások után, a szerződés nem rendelkezik konkrét paramétersorokról, ezért jogainak érvényesítésére kevesebb eszköz maradt, mint a 2023. december 31-én lejárt korábbi megállapodásban. Ezzel együtt is szükséges világossá tenni a Főváros egyet nem értését.

Arra az esetre, ha a Magyar Állam nevében eljáró Építési és Közlekedési Minisztérium, illetve az irányítása alatt álló MÁV-Volán-csoport képtelen a budapesti HÉV-vonalakon a közlekedési közszolgáltatást jármű hiányában megfelelően ellátni, javaslom megvizsgálni, hogy a tisztán Budapest területén közlekedő H7

vonalon milyen időátfutással és műszaki, hatósági feltételekkel lehetséges átmenetileg a főváros villamos-járműparkjának valamely típusával a szolgáltatás átvétele.

Határozati javaslat

A Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság úgy dönt, hogy:

1.

nem ért egyet a H6, H7, H8 vonalak kínálatshűkítésére megküldött MÁV-HÉV Zrt. által kidolgozott javaslatokkal és általánosságban a HÉV szolgáltatási kínálatának csökkentésével, és felkéri a Bizottság elnökét, készítsen előterjesztést a Fővárosi Közgyűlés soron következő rendes ülésére, melyben felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK Zrt. által megkötött szakmai levélén túl a 2024. február 29-én az építési és közlekedési miniszter és a Fővárosi Önkormányzat, valamint a szolgáltatók között létrejött hétoldalú megállapodás 1.2. pontja alapján küldje meg a Fővárosi Önkormányzat egyet nem értését kifejező szerződéses nyilatkozatot a miniszter részére.

határidő: a Fővárosi Közgyűlés 2024. októberi rendes ülése
felelős: Vitézy Dávid bizottsági elnök

2.

felkéri a főpolgármestert, hogy a Fővárosi Önkormányzat jogérvényesítési lehetőségeiről készítsen tájékoztatót a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottság soron következő rendes ülésére arra az esetre, ha az Építési és Közlekedési Minisztérium az egyet nem értés ellenére mégis a kínálatshűkítés bevezetéséről dönt.

határidő: a Bizottság 2024. októberi rendes ülése
felelős: Karácsony Gergely főpolgármester

3.

kezdemenyezi, hogy a Fővárosi Közgyűlés a soron következő rendes ülésén erősítse meg a Fővárosi Önkormányzat elkötelezettségét az 1994/2021. (XII. 28.) Korm. határozatban elfogadott Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiában meghatározottak szerint a H5, H6, H7, H8, H9 HÉV-vonalak szükséges infrastruktúra-fejlesztései, felújítása, akadálymentesítése és fejlesztése, valamint az ezekhez tartozó alacsonypadlós, egyterű, klimatizált új HÉV-vonatok beszerzése mellett, és kérje fel a Kormányt ezek mihamarabbi újraindítására, és felkéri a Bizottság elnökét, hogy ennek érdekében nyújtson be előterjesztést a Közgyűlés számára.

határidő: a Fővárosi Közgyűlés 2024. októberi rendes ülése
felelős: Vitézy Dávid bizottsági elnök

felkéri a főpolgármestert, hogy a BKK Zrt. és a BKV Zrt. bevonásával vizsgálja meg, hogy amennyiben az Építési és Közlekedési Minisztérium, illetve az általa megbízott MÁV-HÉV Zrt. a szolgáltatás fenntartására a korábbi szolgáltatási színvonalon képtelenné válik, akkor a Fővárosi Önkormányzat a BKV Zrt. útján tud-e segítséget felajánlani a 2024 őszétől érkező új CAF-villamosok teremtette járműgazdálkodási mozgásterét kihasználva, valamely meglévő villamostípus segítségével, a kizárólag Budapesten közlekedő H7 vonalon átmenetileg, a kínálatszűkítést elkerülendő csatolt, nagy kapacitású (pl. TW 6000-es) villamosszerelvények működtetésével, és mérje fel ennek műszaki, technológiai, engedélyezési idő- és költségvonzatait.

határidő: 2024. november 15.

felelős: Karácsony Gergely főpolgármester

Határozathozatal módja: egyszerű többségű szavazás

Kelt: Budapest, 2024. október 10.

Láttam:

dr. Számadó Tamás
főjegyző


Vitézy Dávid
bizottság elnöke

melléletek:

1. A MÁV-HÉV Zrt. részéről október 3-án megküldött kezdeményező levél és mellékletei
2. A BKK Zrt. által október 7-én a MÁV-HÉV Zrt. részére megküldött szakmai válaszlévl