



Országgyűlési képviselő

Iromány száma: **K/9562.**

Benyújtás dátuma: **2020-03-09 11:52**

Parlex azonosító: **QGTN4HY80001**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Nunkovics Tibor (Jobbik)**

Tisztelt Elnök Úr!

Az Alaptörvény 7. cikk (1)-(2) bekezdése, valamint az Országgyűlésről szóló 2012. évi XXXVI. törvény 42. § (8) bekezdése alapján írásbeli választ igénylő kérdést kívánok benyújtani

Az írásbeli választ igénylő kérdés címzettje: **Dr. Palkovics László, innovációért és technológiáért felelős miniszter**

Az írásbeli választ igénylő kérdés címe: **"Becsatlakozhat-e a 4-es számú vasútvonal a fővárosi agglomerációs közlekedésbe?"**

Tisztelt Miniszter Úr!

A 10-es számú főút mentén élőket és közlekedőket nagyjából két csoportra lehet felosztani: a Budapest és Dorog/Esztergom, valamint a Dorog és Süttő közöttiekre. Ugyan a 10-es út egészen Almásfüzitőig tart, amíg be nem csatlakozik az 1-es számú főútba, de az utolsó szakaszon élőknel már nem jellemző, hogy Budapesten dolgoznának vagy tanulnának.

Az előbb említett két szakasz közül a másodikat, a Dorog-Süttő vonalat emelném ki, ahonnan szintén nagy számban járnak dolgozni vagy iskolába minden nap kora reggel. Az ő közlekedésük vagy autóhoz, vagy - a nem túl sűrűn járó - buszhoz kötött. Többségük Dorogon buszra, de még inkább vonatra szállva folytatja útját a főváros felé.

A 10-es úttal párhuzamosan épült ki a 4-es számú vasútvonal, ami Esztergomot köti össze Almásfüzitővel. Ezt a vonalat azonban jóformán csak tehervonatok használják, annak ellenére, hogy a feljebb is írtam, rengetegen ingáznak ebben az irányban Budapest és Süttő között. Igény tehát lenne arra, hogy egy Dorog-Süttő vonalon sűrűbb legyen a vasúti személyszállító közlekedés, azonban erre anyagi ráfordítás szükséges, amelyre a kormány részéről eddig nem volt szándék. Pedig egy dorogi csatlakozással, a tervezett IMCS-nél meg is történne a fővárosi agglomerációs közlekedésbe történő becsatlakozás és így tulajdonképpen sokkal többen vehetnék igénybe a 125 milliárdért felújított Esztergom-Budapest vasútvonalat, mint az autós közlekedést.

Mellékletben csatolok egy tanulmányt, amelyet egy tokodi önkormányzati képviselő és egyébként a téma szakértője készített.

Mindezek alapján kérdezem tehát Tisztelt Miniszter Urat, hogy tervezi-e a Kormány a 4-es számú vasútvonal becsatlakoztatását az agglomerációs közlekedésbe azzal, hogy sűríti a vasúti közlekedést Dorog és Sütő között?

Várom érdemi válaszát!

Budapest, 2020. 03. 09.

Tisztelettel,

Nunkovics Tibor

országgyűlési képviselő

Indokolás a 4. számú Esztergom – Almásfüzitő vasútvonal menetrendi fejlesztéséhez



Az Esztergomot Almásfüzitővel összekötő vasútvonalon 2009 decemberéig napi 8 vonatpár közlekedett, amelyek közül néhány vonat végállomása Komárom volt. 2009 decemberétől egy éven keresztül a vasúti személyszállítás szünetelt a vonalon. 2010 decemberében indították újra a személyforgalmat, napi 8 vonatpár közlekedtetésével, valamennyi vonat Esztergom és Komárom között közlekedett. A forgalom újraindításától számított 16 hónappal később, 2012. április 15-től naponta kettő személyvonatpár, tehát 4 járat közlekedik a vonalon, idestova több mint nyolc éve. A személyvonatok láthatóan minimális kihasználtsággal közlekedtek a járatritkítás után, napi két járatpárra a térség utasforgalmának döntő többségét adó hivatásforgalom nem tud számítani. Ennek ellenére 2018-tól kezdődően az utasforgalom növekvő tendenciát mutat, a csatlakozó budapesti vonal nyújtotta kiváló lehetőségeknek köszönhetően.

A vasútvonal földrajzi elhelyezkedéséből adódóan Budapest külső agglomerációs körzetébe tartozik, jelentős számú munkavállaló ingázik nap mint nap a vonal térségéből Budapestre. A térség fővárosba irányuló utasforgalmát a közút csak részben tudja kielégíteni, a térség lakóinak csak részben tud jobb lehetőséget kínálni, legyen szó az egyéni közlekedésről, vagy az autóbuzsközlekedésről. Amennyiben a térségből a fővárosba irányuló utasforgalom további részének igényeit a vasúti közlekedéssel szeretnénk kielégíteni, elengedhetetlen a szoros kapcsolat létrehozása a 2. számú Budapest – Esztergom vasútvonallal, erre napjainkban a legjobb lehetőség az Dorog állomáson való közvetlen csatlakozási lehetőség létrehozása.

2012-2018 között az említett 2. számú vasútvonalon felújítási munkálatokat végeztek, ennél fogva hosszabb-rövidebb ideig vágányzár, korlátozás lépett életbe, amely a vonatközlekedést átmenetileg hátrányba helyezte mind a 2-es, mind a 4-es vonalon, így ebben az időszakban menetrendi fejlesztés irracionális lépés lett volna a szóban forgó Esztergom – Almásfüzitő vonalon.

2018 májusától a 2-es vasútvonalon a villamos üzemű motorvonatok menetdinamikáját maximálisan kihasználó, gyorsított-zónázó jellegű menetrendet vezettek be. Ez lehetővé teszi Budapest – Esztergom

között a vasúti közlekedés nagyarányú előretörését a közúti közlekedéssel szemben. Ennélfogva megnyílik a lehetőség arra, hogy az Esztergomtól nyugati irányba húzódó 4-es vonal településeinek lakóit is hozzákapcsoljuk ezen 6 évig fejlesztés alatt álló, 21. századi színvonalú közlekedési rendszerhez. Lehetőségünk nyílik arra, hogy a 4-es vasútvonal menetrendi fejlesztésével, a korábban említett közvetlen dorogi csatlakozás létrehozásával a 4-es vonal mentén élő közel 28 ezer ember bekapcsolódjon a térség fejlődő közlekedésébe.

A szóban forgó 4-es számú vonal köztudottan a vasúti mellékvonalak közé tartozik. Ennélfogva a vonatforgalomra számható összegek erősen korlátozottak. A közlekedő személyvonatokat jelenleg az Innovációs és Technológiai Minisztérium rendeli meg, a kapacitás növelés, menetrendi fejlesztés jóváhagyásában és megrendelésének ügyében ők az illetékes szerv. A MÁV 2018 első felében vizsgálatokat végzett arról, hogy milyen feltételek mellett kivitelezhető többlet vonatok közlekedése a 4-es vasútvonalon. Jelen állás szerint a vasúttársaság nagyságrendileg meghatározta a tervezett fejlesztéshez (később részletezve) szükséges pénzüsszeget. A megrendelő azonban jelen állás szerint az országos vasúti személyforgalomra 2020-ban is ugyanannyi összeget szán, mint a megelőző évben.

A vasúttársaság elképzelése a menetrendi fejlesztésre a következő: Kétórás, esetlegesen órás ütemű vonatközlekedés létrehozása Süttő és Dorog között, Dorogon minden esetben közvetlenül csatlakozva az aktuális órában Budapest és Esztergom felé, illetve Budapest és Esztergom felől közlekedő zónázó vonatokhoz. A menetrend-tervezetekhez tartozó időadatok nem közismertek, meghatározásuk a menetrend-tervezők feladata, és természetesen mindenkor függ a 2-es vasútvonal menetrendjétől.

A menetrendi fejlesztés legnyomósabb indokai a következők:

- A Budapest-Esztergom vasútvonal felújításának elkészültével lehetőség nyílik egy, a 2-es vonalhoz közvetlenül csatlakozó vonatközlekedés létrehozására, ezzel olyan menettartamok érhetők el a 4-es vonal keleti településcsoportjáról (Tokod, Tát, Nyergesújfalu, Lábatlan, Süttő) Budapestre, amelyek csúcspontban biztosan kedvezőbbek a párhuzamos közúti közlekedésnél, (autós közlekedést beleértve), a kényelem és a biztonság szempontjairól nem is beszélve.

Átlagos menetidők				
Győrbe			Budapestre	
Vonat	Busz (Torlódás nélkül)	Honnan?	Vonat	Busz (Torlódás nélkül)
130 perc	125 perc	Esztergom	63 perc	75 perc
117 perc	109 perc	Tokod	68 perc	63 perc
114 perc	104 perc	Tát	72 perc	66 perc
104 perc	98 perc	Nyergesújfalu	81 perc	75 perc
96 perc	91 perc	Lábatlan	90 perc	86 perc
86 perc	86 perc	Süttő	99 perc	92 perc
69 perc	78 perc	Neszmély	117 perc	101 perc
66 perc	75 perc	Dunaalmás	120 perc	104 perc

- A 2-es vonal felújításához kapcsolódó fejlesztés az esztergomi intermodális csomópont létrehozása. Ennek részeként az esztergomi autóbusz-állomás a tervek szerint áthelyezésre kerül a vasútállomás mellé. Ettől kezdve gyakorlatilag a környező településekről indulva akár busszal, akár vonattal érkezik az utas, a város déli szélén hagyja el a közlekedési eszközt, ahonnan várhatóan helyijáratokkal lehet majd a belvárosba utazni. Ebben az esetben azonban a 4-es vonal keleti településcsoportjától vonattal nagyságrendekkel hamarabb elérhető Esztergom, mint a Dorog irányába kerülő autóbussszal. A fejlesztés megvalósulásával példaként hozva egy nyergesújfalui lakos ezt a szempontot figyelembe véve szívesebben választaná a vasutat, mint az autóbuszt, hiszen minimum 13 perces különbségről beszélünk.

Átlagos menetidők		
	Esztergomba	
Honnan?	Vonat	Busz (Torlódás nélkül)
Tokod	14 perc	27 perc
Tát	18 perc	28 perc
Nyergesújfalu	27 perc	40 perc
Lábatlan	36 perc	51 perc
Süttö	45 perc	58 perc
Neszmély	63 perc	72 perc
Dunaalmás	66 perc	76 perc

- A MÁV-Start 2018 óta évről-évre megrendeli a szükséges menetvonalakat, amelyek esetleges pozitív elbírálás esetén lehetővé teszik a vasúti pálya használatát a menetrendi időtartam alatt. Tényleges közlekedés azonban a Minisztérium, mint megrendelő jóváhagyása és finanszírozása esetén történik meg. A 2020-as viszonyokat vizsgálva, a 2-es és 4-es vonalak közötti csatlakozó állomás létrehozására a legalkalmasabb a több peronnal rendelkező Dorog állomása. Az állomás megfelelő kapacitással rendelkezik a szerelvények fordítására, illetőleg Dorog állomásra 3 perc különbséggel érkezik a járat félóránként Budapest felé, illetve Esztergom felé egyaránt. Ebben az esetben Süttö felől Esztergom felé is szükséges lenne az átszállás, azonban erre a Dorog állomáson kiépített infrastruktúra megfelelő feltételeket biztosít. A nagyobb potenciál azonban Süttö-Budapest között áll fenn, ezért erre a tengelyre építve pedig abszolút versenyképesebb csatlakozás érhető el Dorog állomáson, ahol Budapest felé és Budapest felől is közvetlen csatlakozás érhető el valamennyi zónázó vonat érkezésekor és indulásakor.
- Ellenérvként szolgálhat az autóbuszközlekedés kedvezőbb megközelíthetősége, hiszen jóval több autóbusz-megálló található a vonal településein, a lakosok egy része közvetlenül megközelítheti. A térség lakosságának kb. 20%-hoz azonban ténylegesen a vasúti közlekedés található közelebb, köszönhetően annak, hogy más vasúti mellékvonalak ellenében számos településnek 2-3 vasúti megállója is van (Lábatlan, Nyergesújfalu). Gyakorlatilag sokkal kedvezőbb adottságokkal rendelkezik, mint ellenpéldaként felhozva az 5-ös számú Székesfehérvár – Komárom vasútvonalat, amelynek települései több kilométerre

helyezkednek el a vasútállomásuktól. Nem elhanyagolandó, hogy a vasúti közlekedés fejlesztésével nem feltétlenül az autóbussz közlekedés tendenciáját, hanem az egyéni autós közlekedés tendenciáját szükséges csökkenteni, hiszen a 10-es számú főút további forgalomnövekedést nem visel el. A szóban forgó folyamat 2006 és 2012 között lezajlott a Drog-Budapest közötti 40 km-es belső agglomerációban, az azóta eltelt 8 év, és a további dezurbanizációs folyamatoknak, az agglomeráció kitágulásának köszönhetően elérkezett az idő arra, hogy az egyéni közlekedésről a vasúti közlekedésre tereljük az ingázó forgalmat a külső agglomerációban is, ideértve a Süttő-Drog szakaszt is.

- Említésre méltó továbbá az, hogy a budapesti agglomeráció további, egyéb irányában az elővárosi járatok nem csupán 50 km-ig közlekednek a fővárostól.
 - Budapest-Szob között 64 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Diósjenő között 63 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Hatvan között 67 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Cegléd között 73 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Lajosmizse között 73 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Kunszentmiklós-Tass között 60 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Székesfehérvár között 67 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Dunaújváros között 80 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Tatabánya között 64 km-es az elővárosi távolság
 - Budapest-Süttő között 72 km-es az elővárosi távolság, ennek ellenére ténylegesen elővárosi színvonalú kiszolgálás a tengelyen csupán Budapest-Drog közötti 46 km-es szakaszon érvényesül, nem figyelembe véve a Drog-Süttő közötti 28 ezer, szintén agglomerációban élő ember utazási igényeit.



- További ellenérvként szolgálhat a sokak által gyakran használt „nincs utas, nincs értelme” kifejezés, amely ebben a formában nem igaz. A 8 vonatpáros rendszerekben igenis előfordultak maximálisan kihasznált járatok, amelyek megszüntetésre kerültek. Egy év szünetelés után 16 hónapnyi vonatközlekedéssel nem lehet az ideális utasforgalmat helyreállítani. A 2012-es járatritkítás más vonalakkal ellenben, a 4-es számú vonalon irracionális intézkedés volt. A kihasználtság növelése érdekében a járatok számát nemhogy csökkenteni, inkább növelni kellene, az időpontok ütemességét, rendszerességét előtérbe helyezve.
- A vasúti közlekedés fejlesztésével nem a közutat szeretnénk kiváltani. Meggyőződésünk, hogy a kötött pályás közlekedés fejlesztésével a térség utasait a közútnak és a vasútnak egymás mellett, egymással együttműködve kell kiszolgálnia, amelyre a lehetőség adott! Az autóbussz közlekedés a lakosság egy részének igényeit tudja kedvezőbben kielégíteni, a cél azonban az egyéni közlekedésről a vasútra terelés.
- 2020-ban egyre inkább a környezetkímélő és minél inkább mobilis közlekedés felé kell irányulnunk. Térségünkben ennek elengedhetetlen eleme a 4-es vonal menetrendi fejlesztésével a környező települések, azok lakóinak közvetlen csatlakoztatása az ország dinamikusan fejlődő közlekedési rendszeréhez. Értve ide mind Budapest vonzaskörzetének ugrásszerű jelentőség-növekedését, Esztergom, mint a térség legjelentősebb városának vonzaskörzetét, és értve ide továbbá a távolsági közlekedést is, amelynek kielégítésére szintén alkalmas lenne a vonal az említett menetrendi struktúra bevezetését követően.
- 2018 májusától lehetőség nyílt arra, hogy a korábban említett kétórás ütemű közlekedéssel Dorogon Budapest felé közvetlen csatlakozást biztosítsunk. Ez jelentős előrelépés 2011-hez képest, amikor is Budapest-Dorog között 80 perces menetidővel számolhattunk, amelyhez hozzáadódik Süttőig további 38 perc. Jelenleg Budapestről Dorog 50 perc alatt elérhető, így Budapest-Süttő a korábbi 118 perc helyett 88 perc alatt elérhető lehet. 2018-ban olyan lehetőségeink álltak elő, amelyeket kihasználva gyakorlatilag a 4-es vonalat, mint láncszemet beillesztve az ország vérkeringésébe, a térség közlekedésének és az itt élő 28 ezer ember életszínvonalának határozott emelkedése érhető el.
- Ha nincs kínálat, nem lesz kereslet! Ha nincs vonat, nem lesz utas! Ha lesz vonat, ezen a vonalon garantálni lehet az utasforgalmat!

Ezen dokumentumban leírt indokok alapján kérjük az Innovációs és Technológiai Minisztériumot, mint a vonal személyforgalmának megrendelőjét, vizsgálja felül a 2020-as évtől vasúti közlekedésre szánható keretet, és tegyen eleget a vasúttársaság menetrendi fejlesztésére irányuló javaslatainak.



Faragó Ferenc
Közlekedésmérnöki alapszakos hallgató - Széchenyi István Egyetem
Vonali koordinátor – DB Cargo Hungária Kft.
Önkormányzati képviselő – Tokod Nagyközség Önkormányzata