



<i>Cégnév</i>	Tegyünk Együtt Vörösvárért Egyesület	<i>Ügyiratszám</i>	KTI/KSZK/309-2/2019
<i>Címzett</i>	Görbicz Gyula	<i>Tárgy</i>	Állásfoglalás a 2. sz. vasútvonallal kapcsolatban
		<i>Előadó</i>	██████████
		<i>Telefonszám</i>	0██████████
<i>Cím</i>	██████████m	<i>Dátum</i>	2019. május 10.

### Tisztelt Görbicz Úr!

Igazgatóságunk részére megküldött, 2. sz. vasútvonalat érintő megkeresésre az alábbi állásfoglalást adjuk.

A 2. sz. Budapest – Esztergom vasútvonal infrastruktúrájának fejlesztésével kapcsolatban a NIF Zrt. az alábbi tájékoztatást adta:

- A Dorog állomás kezdőponti oldalán található kétvágányú szakasz új vágánya átadásra került, a vonatok tudják használni. Az új biztosítóberendezés várhatóan májusban beüzemelésre kerül.
- A 2. sz. vonal teljes hosszán várhatóan 2019. május 13-ig megvalósul a korlátozás mentes villamos üzem felvétele, melynek köszönhetően nem csak motorvonatok, hanem villanymozdonyok is tudnak majd közlekedni.

2019 tavaszán befejeződött az M3 metró északi szakaszának felújítása, ezzel párhuzamosan Újpest vasútállomás visszakapta metró kapcsolatát, így korszerű, gyors és nagykapacitású belvárosi kapcsolat jött létre. Mivel az esztergomi vasútvonalon közlekedő vonatok mindegyike a Nyugati pályaudvar kapacitáskorlátai következtében nem tud a fejpályaudvarig közlekedni, ezért az újpesti metrókapcsolat visszaállítása jelentős előrelépés a vasútvonal elérhetőségében, közvetett módon oldja a menetrendi kötöttségeket. Az intézkedések hatására lehetővé válik a 2018 májusában – az említett korlátozó tényezők következtében ideiglenesen – bevezetett vasúti menetrend továbbfejlesztése, a szerzett tapasztalatok alapján történő felülvizsgálata, az Európai Unió felé a korszerűsítési projekt kapcsán tett vállalások teljesítése és az alágazati együttműködés elmélyítése.

A tervezés során fontos szempont – a TEVŐ Egyesület által is említett – a fővároshoz közelebb eső szakaszon a kínálat-bővítés és az egyenletes követési idő kialakítása, továbbá a külső és belső szakaszt kiszolgáló vonatok között a piliscsabai átszállási idő csökkentése. Előzetes vizsgálatunk alapján megvalósítható Budapesten belül az (Angyalföld –) Újpest – Aquincum szakaszon, illetve Solymár és Pilisvörösvár központi állomásaira a kb. 15 perces ütem. Ezzel párhuzamosan a piliscsabai átszállási idő jelentősen, a jelenlegi 17 percről 7 percre csökkenthető.

Fontos azonban megjegyezni, hogy a Budapest és Esztergom között közlekedő gyorsított vonatok elsődleges feladata a nagy utasforgalmat lebonyolító, illetve autóbuszos átszállópontként funkcionáló állomások (pl. Solymár, Pilisvörösvár, Piliscsaba, Dorog, Esztergom) kiszolgálása, melyek között Szabadságliget és Vörösvárbánya megállóhelyek nem szerepelnek.





Előzetes vizsgálatunk alapján munkanap napközben, az esztergomi gyorsított/zónázó vonatok esetében a szabadságligeti megállásra vasútforgalmi szempontból (a keresztezési lehetőségek korlátozottsága következtében) sincs lehetőség abban az esetben, ha a vasútvonal Budapesthez közeli szakaszán egyenletes, 15 perces ütem kerül kialakításra. Ugyanakkor a reggeli csúcsidőszakban, Budapest felé vizsgáljuk a jelenleginél több (esetenként gyorsabb) vonat megállításának a lehetőségét Szabadságligeten. Előnyként jelentkezik ugyanakkor, hogy a tervek szerint – egy újabb Budapest-Piliscsaba betétjárat forgalomba állítása esetén – Vörösvárban munkanapokon a jelenlegi 60 perc helyett várhatóan 30 percenként kerülne kiszolgálásra, valamint Szabadságliget a jelenlegi 17-43 perces követés helyett egyenletes, 30-30 perces követéshez jutna.

Vizsgálat alatt áll a reggeli csúcsidőszakban a Budapest irányú eljutási lehetőségek fejlesztése, mely magában foglalja a vonatok számának a bővítését és az ülőhelyek számának növelését is. Erre a villamos üzemi korlátozások feloldása nyújt lehetőséget.

A térség közlekedésfejlesztésének újabb lépcsője legkésőbb 2019. decemberére valósulhat meg.

Folyamatban van a vasútvonal térségében a ráhordó autóbusz-hálózat tervezése és a tarifális együttműködés kiterjesztése. Pilisvörösvár esetében azonban a településszerkezet adottságai és a közúthálózat terheltsége nehezíti a vasútra történő rá- és elhordást.

Igazgatóságunk feladata elsősorban a közösségi közlekedés szervezése, a közúti forgalom problémáinak kezelésében nem vagyunk kompetensek. Ugyanakkor megítélésünk szerint Pilisvörösvár és Pilisszentiván települések esetében az egyik legnagyobb probléma, hogy szinte bármilyen településen belüli mozgásnál (iskola, óvoda, munkahely megközelítése, bevásárlás, ügyintézés, vasútállomásra eljutás) érinteni kell a 10 sz. utat, melyen a térség teljes átmenő forgalma, illetve a település érkező és induló forgalma is jelen van. A főútra történő le- és felhajtás, valamint a parkolóhely keresése minden esetben lassítja a forgalom haladását. A közúti közlekedés kiszámíthatatlansága akadályozza a megbízható, vasúti el- és ráhordásra épülő autóbusz-hálózat kialakítását.

A problémák feloldását célzó megoldási lehetőségek feltárásában (pl. alternatív útirányok, közúti infrastruktúra-fejlesztés, forgalomcsillapító intézkedések) szívesen vesszük a TEVŐ Egyesület javaslatait és segítő közreműködését.

Tisztelettel:

**Tumik Péter s.k.**  
Vasúti közlekedési vezető szakértő

**Ács Balázs s.k.**  
Irodavezető

