



## 2022/2023. menetrendi időszakra vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszer hipotézisvizsgálat

### ***Határidőn túl érkezett észrevételek, javaslatok kiegészítő elemzése***

---

A 2022/2023. menetrendi időszakra vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszer hipotézisvizsgálat tervezetére érkezett észrevételek között kettő felvetés által generált módosítás adattartalma újabb véleményezési eljárást tett volna szükségessé, amely azonban a jogszabályban rögzített közzétételi határidő és az észrevételek késői beérkezése közötti időtartam rövidege miatt már nem lett volna lebonyolítható. A VPE Nonprofit Kft. (VPE) gyorsított eljárásban, a rendelkezésére álló adatok alapján megvizsgálta a feltett kérdéseket, és az eredmények alapján megállapításra került, hogy a hipotézisvizsgálat lényegi eredményeit nem befolyásolják, következtetésein nem változtatnának, ezért az a döntés született, hogy az eredeti dokumentumot a VPE határidőben közzéteszi, és a felmerült javaslatok alapján kiegészítő elemzést készít, amelyet külön eljárás keretében kezel.

Az alábbi dokumentum ezt a kiegészítő elemzést tartalmazza. Az anyag a 2022/2023. menetrendi időszakra vonatkozó Teljesítményösztönző Rendszer hipotézisvizsgálati elemzését egészíti ki, az ott már tárgyalt kapcsolódó részek ehelyütt nem kerülnek megismétlésre.

---

#### **1. A tervezhetőség tendenciái**

##### Észrevétellel érintett dokumentum rész

##### **3.1. Alapstatisztikai áttekintés (8. és 9. oldal)**

3. ábra – A tervezhetőség tendenciái

4. ábra – Az azonnali menetvonalakon belüli szerkezeti arány változásai

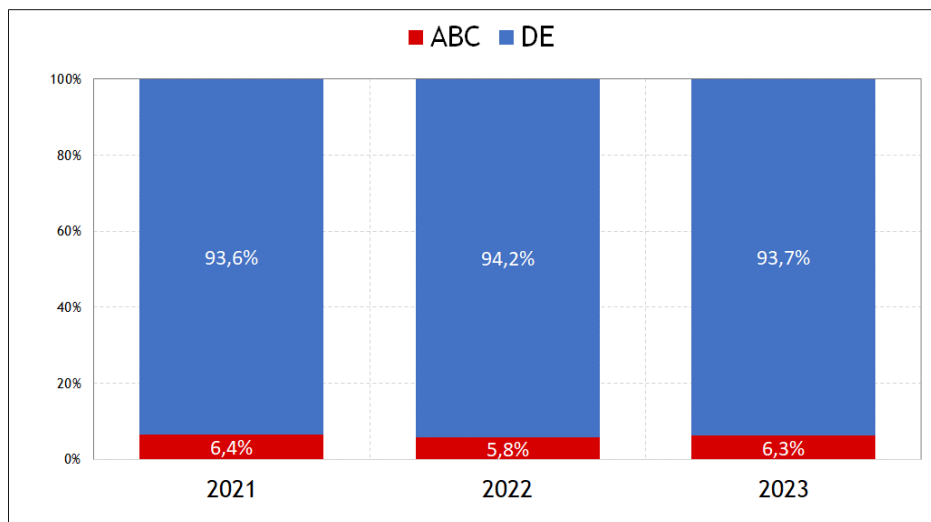
##### Észrevétel szövege:

*Érdemes lenne a 3. és 4. ábránál is elkülönülten bemutatni a személyszállítás és árutovábbítás szegmensekre az azonnali menetvonal igényekhez kapcsolódó tendenciákat.*

## A felvetés vizsgálata

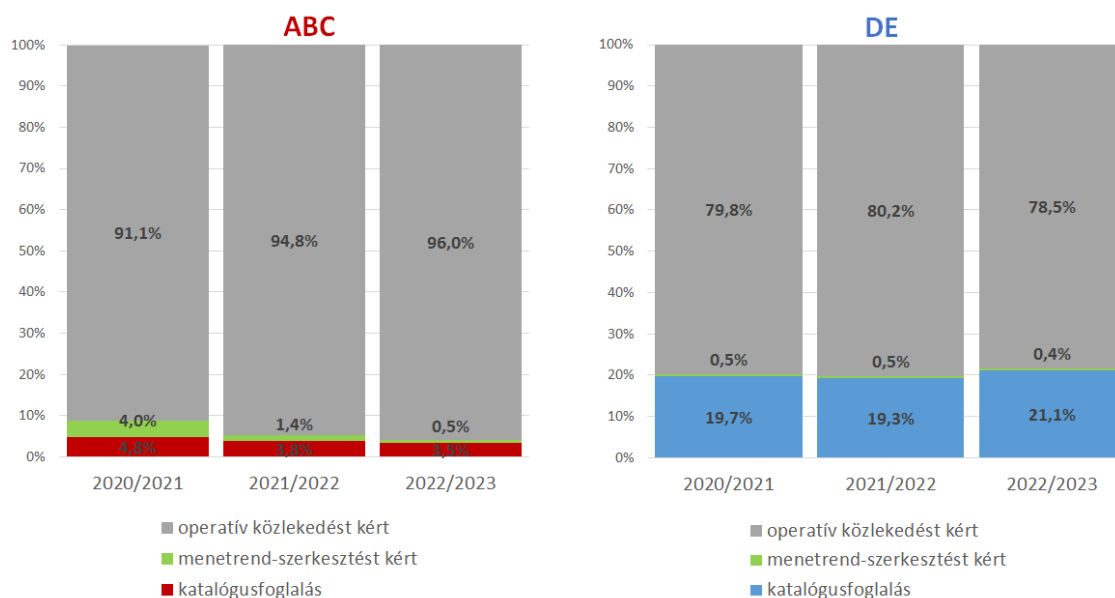
Az azonnali igény döntően az árutovábbító termékcsoporthoz kapcsolódó menetvonal típus, amely trendjellegét vizsgálva stabilnak mondható mind a személyszállítási, mind az árutovábbító termékcsoporthoz tekintetében. Három év távlatában lényegi elmozdulás nem figyelhető meg.

Termékcsoporthoz aránya az azonnali menetvonalakon belül



Az azonnali menetvonalakon belüli, a forgalom tervezettségéhez kapcsolódó típusok belső szerkezeti arányai alapján az árutovábbítási termékcsoporthoz 2022/2023. menetrendi időszakban valamelyest csökkent az operatív közlekedést kérők aránya, amellyel párhuzamosan a katalógusfoglalás szerepe növekedett, három év távlatában a legmagasabb értéket érve el. De összességében ezek a változások trendszinten igen kismértékűek. Sokkal inkább mutatják egy stabil szint körüli ingadozást, mint egy jelentősebb struktúra-átalakulás jeleit.

Az azonnali menetvonalakon belüli szerkezeti arányok változása termékcsoporthoz



Személyszállításban 2020/2021 és 2021/2022 menetrendi időszakok között valamelyest tovább emelkedett az operativitás az azonnali menetvonaligényeken belül: a katalógusfoglalások szerepe is mérséklődött, de ennél jellemzőbben csökkent a menetrendszerkesztést kérők aránya.

Ugyanakkor az azonnali menetvonalak személyszállítási kategórián belüli rendkívül kis aránya miatt ezek abszolútértékben nagyon kismértékű változások, és ezen belüli is főképp C kategóriát érintették, de hatásuk azon belül is elenyésző.

Az azonnali menetvonalak ABC szegmensen belüli aránya és a képviselt darabszám

	ABC szegmensen belüli arány	Abszolútszámban	Ebből C kategória
2020/2021	4%	441	420
2021/2022	1,4%	154	134
2022/2023	0,5%	47	27

A C kategórián belül még a „legnagyobb” érintettség évében, a 2020/2021. menetrendi időszakban is mindössze 0,5%-ot tett ki a 420 darab menetvonal a C kategória összes darabszámához (82 924 db) képest. 2022/2023 menetrendi időszakra pedig még ez az arány is tovább csökkent, már csak 0,04%-ot jelentve.

**A személyszállítási és az árutovábbítási termékcsoportokban az azonnali menetvonal igényekhez kapcsolódó tendenciákban lényegi elmozdulások nem tapasztalhatóak, de ennek vizsgálata a személyszállításon belül a rendkívül kismértékű részesedés miatt kevésbé indokolt.**

---

## 2. Az 1-es vonali vágányzár hatásai

### Észrevétellel érintett dokumentum rész

#### 3.2. Pontosságot ösztönző elem (13-14. oldal)

*A személyszállítás és általában a késések tekintetében fontos hatású lehetett ebben a menetrendi időszakban az 1-es vonali rendkívüli vágányzár, ahol több állomásköz hosszban csak az egyik vágány volt használható, de a köztes állomásoknak is csak az egyik fele. A használható vágányokon is munkavédelmi sebességkorlátozásokat vezettek be, de a pályaépítési munka rendkívüli jellege miatt ezek figyelembevételével új menetrend nem tudott készülni, csak vonatlemondások (helyettük pótlóbuszok beállítása) történtek.*

*Ez több hónapos időtartamban elkerülhetetlenül késéseket eredményezett a térségben, ami biztosan hatást gyakorolt a hálózati eredményekre, így feltehetően a jelenlegi romló eredmények nem tesznek szükségessé különleges beavatkozásokat, mivel várhatóan részben maguktól visszaállnak a rendkívüli zavartatással érintett menetrendi időszak előtti állapotra.*

### Észrevétel szövege:

*Mivel az adatok rendelkezésre állnak, szűréssel megállapítható lenne az 1-es vonali vágányzár időszakát kivéve a személyvonati közlekedés pontossága. Továbbá az 1-es vonali vágányzár időtartamára szintén megállapítható lenne az abban az időszakban közlekedett személyvonatok közlekedésének pontossága.*

### **A felvetés vizsgálata**

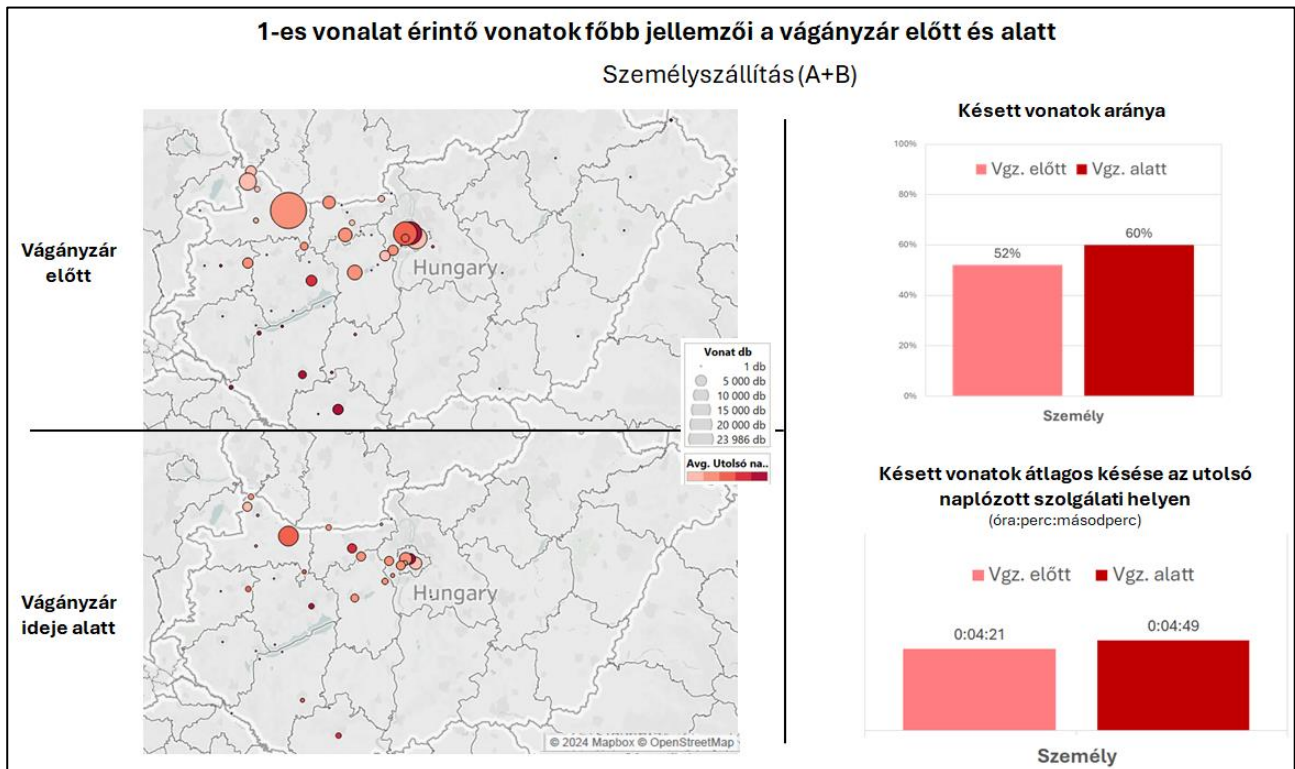
2023. szeptember 18-án kezdődött meg részleges lezárással az 1-es vonal Biatorbágy-Szárliget állomások közötti felújítása. Október 27-étől három héten át mindkét vágányon szünetelt a vasúti forgalom, majd november 18-tól december 9-ig, vagyis a 2022/2023. menetrendi időszak végéig újra részleges lezárással módosult a forgalomkorlátozás.

Ennek megfelelően az elemzés során a „vágányzár előtti” időszaknak a szeptember 18-a előtti közlekedési napokat tekintjük, míg a „vágányzár ideje alatti” időszak ezt követően a menetrendi időszak végéig tart.

A késések vizsgálatába a nem menetrendes operatív forgalom értelemszerűen nem került bevonásra, így az ábrákon az 1-es vonalat érintő szerelvények utolsó szolgálati helyen mérhető pozitív menetrendi terv és tény eltérési adatai láthatóak termékcsopontonként külön összegezve. A kritérium szerint az 1-es vonalat érintő menetvonalakat szűri, hiszen ezeket befolyásolta a vágányzár, de az utolsó szolgálati hely lehet az 1-es vonalon kívül is. A térképeken minél nagyobb a kör nagysága annál több vonatdarabszámot jelenítenek meg, míg a kör színének árnyalata minél sötétebb annál nagyobb átlagos késési percet mutat.

A vágányzár előtti és a vágányzár ideje alatti eredményeket összehasonlítva jól érzékelhető a leközlekedett vonatdarabszámok csökkenése a vágányári munkálatok által jellemzett időszakban mindkét termékcsoporthoz tekintetében.

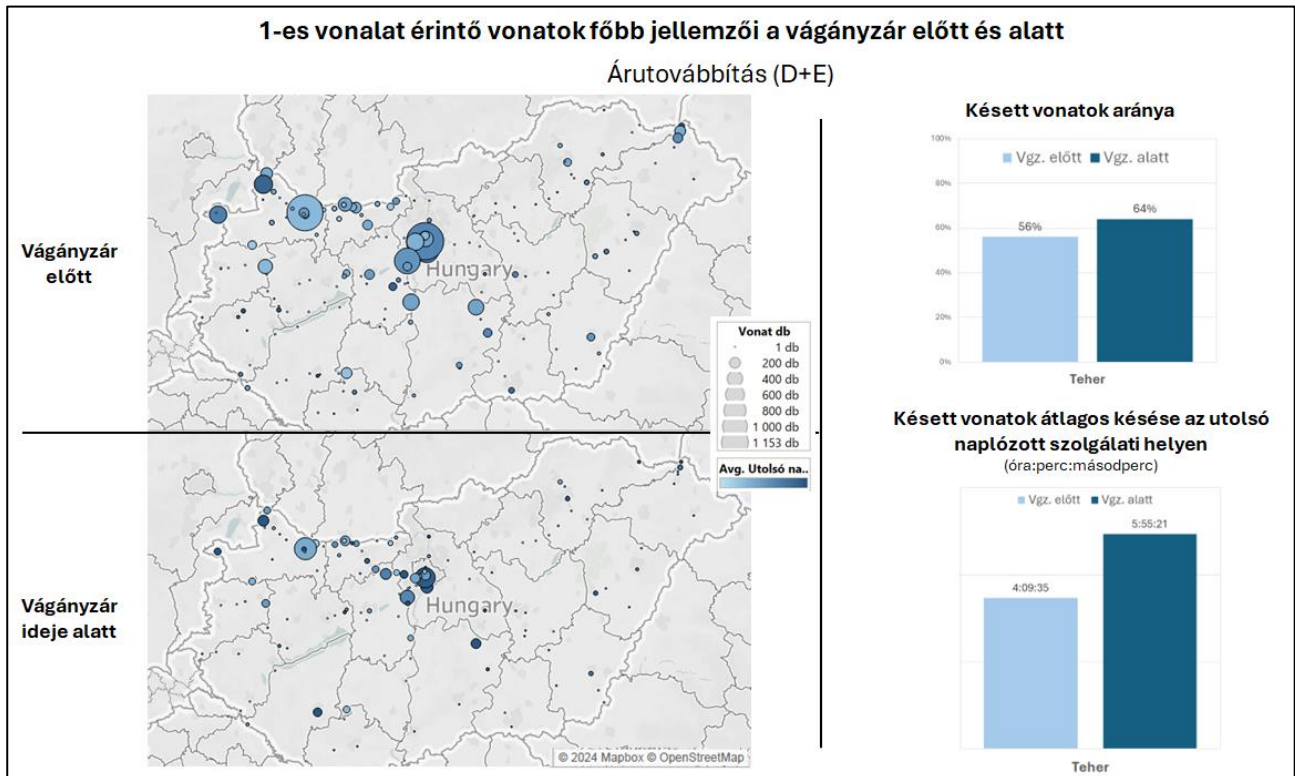
(A nem menetrendes operatív igényeket is beleszámítva – amely az árutovábbítás esetében nagyságrendi tétel – nagyjából harmadára esett vissza a vizsgált forgalom mindkét termékcsoporthoz.)



Személyszállításban a lecsökkent forgalmon belül is jól megfigyelhetően növekedett a késelt vonatok aránya (52%-ról 60%-ra), és az átlagos késés is közel fél perccel emelkedett a vágányzár által befolyásolt időszakokban.

Az 1-es vonalat érintő szerelvények késési statisztikáira a vágányzár még kedvezőtlenebb hatást gyakorolt az árutovábbítási termékcsoporthoz.

Az 1-es vonalat érintő árutovábbító szerelvények tekintetében a késett vonatok aránya 56%-ról 64%-ra emelkedett, az átlagos késés pedig majdnem 2 órával lett több, megközelítve a 6 órás átlagos késést.



Érdekesképpen az érintett szakaszon, Biatorbágy-Szárliget között a vágányzár ideje alatt jól látható a munkálatokhoz szükséges munkagép, mérővonat és mozdonyvonati forgalom növekedése.

**Az egyik legfontosabb magyarországi fővonalon zajló igen jelentős pályafelújítási munkálatok késési statisztikákra gyakorolt kedvezőtlen hatása a vizsgált főbb késési indikátorok mentén kimutatható. A forgalom pontosságára az árutovábbítási termékcsoportban volt súlyosabb hatással. Ugyanakkor a vágányzár előtti időszak adatait tekintve feltételezhető, hogy a rendkívüli zavartatás megszűntével részben maguktól visszaállnak, illetve a fejlesztés céljainak következtében javulnak.**