

Az V. páneurópai vasúti közlekedési alapfolyosó és a szárnyvonalak magyarországi szakaszainak korszerűsítése. 1. rész

A páneurópai közlekedési folyosókat, más néven: Helsinkifolyosókat, az 1994-es és 1997-es európai közlekedési miniszteri konferenciákon jelölték ki.

A tíz kijelölt folyosó a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kiterjesztése Kelet-Európa, az akkori Európai Unió szomszédos államai irányába.

A folyosók kijelölésének célja a jó közlekedési kapcsolatok kiépítése volt az EU és a vele szomszédos országok között, a hatékony és biztonságos közlekedési rendszer kialakítása révén, segítve az utasok és áruk hatékony szállítását, és ezáltal a versenyképességet és a gazdasági növekedést.

Az Európai Unió bővítése során ezek a folyosók ma már nagyrészt az EU területén haladnak, így a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) részét képezik.

DOI 10.24228/KTSZ.2018.3.2

Balogh Imre

ny. MÁV mérnök főtanácsos
e-mail: balogh.imre39@gmail.com

1. BEVEZETŐ

Az első, 1991-ben Prágában megrendezett konferencia eredményeként a résztvevők egy közlekedési folyosókon alapuló, államok közötti vasúti, közúti és vízi megközelítés kialakításában állapodtak meg.

A második konferencián, 1994-ben Krétán, kilenc páneurópai közlekedési folyosót jelöltek

ki. Ezek Kelet-Európa fő közlekedési tengelyei, és ezekre kívánták összpontosítani a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére rendelkezésre álló erőforrásokat.

A harmadik konferencián 1997-ben Helsinkiben, a balkáni államok lobbizásának köszönhetően, egy tizedik páneurópai folyosót is kijelöltek. Ugyanezen a konferencián négy „páneurópai közlekedési területet” is kijelöl-

tek, amelyek tengeri medencéket foglalnak magukba.

A kelet- és kelet-középeurópai politikai fordulatok elősegítették a páneurópai gondolkodás érvényesítését a közlekedéstervezésben is. Az 1997-ben meghatározott folyosók egy transzeurópai közlekedési hálózatot képeznek. Fő céljuk észak–déli irányban, az Északi-tenger és a Földközi-tenger, kelet–nyugati irányban pedig a bővítés előtti EU és a volt szovjet utódállamok közötti megfelelő kapcsolat megteremtése.

Magyarország ezen transzeurópai folyosók találkozásában fekszik. A tizennyolc folyosó közül hat keresztülhalad hazánkon.

Európa–Ázsia zavartalan és minden igényt kielégítő forgalmát – Ukrajna, Oroszország és a FÁK országok vasúti nyomtávkülönbsége miatt – Kelet-Európa vasútvonalain keresztül lehet lebonyolítani, beleértve a Nyugat-Európában kiépült nagysebességű vasúthálózatot is.

2. ELŐZMÉNYEK

2.1. Az európai közlekedéspolitika

A közlekedéspolitika több mint 30 éve az uniós közös politikák egyike, amelyet az Európai Unió Bíróságának 1985. május 22-i, az Európai Parlament által a Tanáccsal szemben mulasztás megállapítása iránti keresetről hozott ítélete indított útjára.

A közlekedési piacok verseny előtti megnyitása és a transzeurópai hálózatok megteremtése mellett 2020-ig egyre nagyobb jelentőséget kap a „fenntartható mobilitás” témaköre.

Ez elsősorban azzal van összefüggésben, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátása folyamatosan nő az ágazatban, ami veszélyezteti az Európai Unió éghajlattal kapcsolatos célkitűzéseinek megvalósulását.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának alappillére egy társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható közlekedési rendszer kialakítása.

Ehhez az alábbi tényezők között kellett megteremteni az egyensúlyt, mint:

- a gazdasági és társadalmi igények,
- a közlekedés összehangolt fejlesztése,
- a fenntartási és üzemeltetési tevékenység harmonizálása,
- a rendelkezésre álló források fejlesztés arányos megosztása.

Az első Fehér Könyvet, amely a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére vonatkozó Uniós ajánlásokat tartalmazta 1992-ben adta ki az Európai Bizottság.

Az európai közlekedéspolitika összességében, a hálózati infrastruktúra kiépítését célozza meg, de valójában ennél több: a közlekedési, a távközlési és a vezetékes energiaszállítási rendszerek összekapcsolásáról, a teljes rendszer változó feladatokra alkalmas átalakításáról van szó.

A TEN-hálózat kialakításával az EU célja akohézió erősítése, mert az összekapcsolt hálózatok egész Európában hatékonyabb közlekedést és szállítást tesznek lehetővé, ami által a peremterületek elérése is javul. Segítségével lehetővé válik az Európai Közösség, mint integrációs egység, harmonikus területi-gazdasági együttműködése.

A TEN-konceptió az egységes infrastruktúra rendszer kialakításának irányelveit fogalmazza meg, keretet adva az összehangolt fejlesztéseknek. A TEN-T a TEN messze legnagyobb alrendszerét képező közlekedési hálózatokat tartalmazza.

Az EU bővítése miatt a transzeurópai hálózat kiegészítése szükségessé vált. A belépő országok közlekedési infrastruktúrájának a TEN-nel való összekapcsolását szolgálta, az 1996-ban indult TINA program. A TINA a TEN kiterjesztése Európán kívülre.

Az itt meghatározott hálózati elemek gerinchálózatra és kiegészítő elemekre oszthatók. A program a hálózati elemek mellett forgalomszabályozó rendszereket is tartalmaz.

2.2. Magyar közlekedéspolitika

Az Országgyűlés által 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika stratégiai iránya az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése volt.

Közlekedéspolitikánk ennek érdekében súlyponti feladatként jelölte meg a hazai közlekedési joganyag harmonizációját a Közösség jogszabályaival. A dokumentum ugyanakkor leszögezi, hogy a magyar közlekedési piac szereplőinek korlátozott versenyképessége miatt, versenyesélyünk javítása érdekében a jogharmonizáció során szükség van a fokozatosság, az átmenet biztosítására.

A magyar közlekedéspolitika szükségesnek tartotta és tartja, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásunk feltételeinek javítása érdekében, majd EU tagként, a közlekedés pályahálózatának fenntartása és járműállományának korszerűsítése terén mutatkozó lemaradás folyamatosan és lényegesen csökkenjen.

A költségvetési források elosztása során kiemelten kellett figyelembe venni a tranzitútvonalak fejlesztését, elsősorban az Európai Unió által előnybe részesített közlekedési folyosók hazánkat érintő elemeinek megépítését, átépítését.

A magyar közlekedéspolitika a közösségi elvekkkel összhangban célul tűzte ki:

- A közlekedés állami szerepvállalásának csökkentését ott, ahol ez a széles értelemben vett gazdasági és társadalmi érdek figyelembevétel mellett lehetséges.
- A többségi állami tulajdonú társaságoknál a tőkebevonásos, részleges privatizációt.
- Az országos közforgalmú hálózatok fejlesztésénél a költségvetési terhek mérséklése érdekében a vegyes finanszírozási konstrukció alkalmazását.
- Az infrastruktúra használatával kapcsolatos költségek fokozatos megfizettetését az igénybevevőkkel.
- A magántőke az építésre fordított költségekkel arányosan bizonyos ideig részesül a beruházás bevételeiből, majd a létesítményt átadja az államnak. Hazánkban

koncesszió keretében a kizárólagos állami tulajdonban lévő közúthálózat egy részét, – azaz egyes autópálya-szakaszokat – magántársaságok építettek meg, és ellentételezésként 25 évre megkapták az üzemeltetés és ezen keresztül az autópálya használati díj szedésének jogát.

A hazai közlekedéspolitika – okulva a fejlett európai országokban a motorizációs robbanás idején érvényesített, a közúti közlekedést előtérbe helyező politika kudarcából – azt tartja követendőnek, hogy a vasúti és a vízi szállítás részarányát legalább őrizzük meg, és esetleg növeljük a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szintre.

A közösségi közlekedés részarány-csökkenési ütemét mérsékeljük, és növeljük a kombinált árufuvarozások részarányát.

3. A PÁNEURÓPAI FOLYOSÓK

A harmadik konferencián 1997-ben a Helsinkiben elfogadottak szerint, a tíz páneurópai közlekedési folyosót, az 1. ábra mutatja be.

- I. Helsinki–Tallinn–Riga–Kalinyingrad–Gdańsk és Vilnius–Varsó
- II. Berlin–Poznań–Varsó–Breszt–Minszk–Szmolenszk–Moszkva–Nyizsnyij Novgorod
- III. Berlin/Drezda–Wrocław–Katowice–Krakkó–Lviv–Kijev
- IV. Drezda/Nürnberg–Prága–Brno–Pozsony–Győr–Budapest–Arad–Craiova–Szófia–Plovdiv–Isztambul
- V. Velence–Trieszt/Fiume–Ljubljana–Maribor–Budapest–Ungvár–Lviv–Kijev
- VI. Gdańsk–Grudziądz–Toruń–Zebrzydowice–Zsolna
- VII. A Duna, elérhető az Északi-tenger a Rajna–Majna–Duna-csatornán keresztül

1. ábra: Páneurpai közlekedési folyosók



VIII. Durrës–Tirana–Szkopje–Bitola–Szófia–Plovdiv–Dimitrovgrad–Burgasz–Várna

IX. Helsinki–Viborg–Szentpétervár–Moszkva–Kijev–Ljubasevka–Chişinău–Bukarest–Dimitrovgrad–Ormenio–Alexandrupoli

X. Salzburg–Ljubljana–Zágráb–Belgrád–Niš–Szkopje–Szaloniki.

Ezek a közlekedési folyosók a vasútvonalakat, a közutakat és a vízi utakat foglalják magukba.

3.1. Az V. számú páneurópai folyosó

3.1.1. Az alapfolyosó

Az V. sz. páneurópai vasúti alapfolyosó az északkelet – adriai kikötők, Olaszország–Szlo-

vénia – Magyarország és Ukrajna közötti összeköttetést jelenti.

NYOMVONALA:

Velence–Trieszt/Koper–Ljubljana–Budapest–Hatvan–Miskolc–Nyíregyháza–Záhony–Ungvár–Lvov–Kijev.

VONALSZAKASZOK:

3.1.1.1. Velence–Trieszt vasútvonal

Kétvágányú normálnyomtávolságú vasúti fővonal, 3 kV egyenárammal villamosított. Hossza 153 km.

3.1.1.2. Trieszt–Ljubljana vasútvonal

Kétvágányú normálnyomtávolságú fővonal, 3 kV egyenárammal van villamosítva. Hossza 144 km.

3.1.1.3. Koper–Divaca vasútvonal

Egyvágányú normálnyomtávolságú, 3000 V villamosított vasútvonal. Hossza 50 km.

3.1.1.4. Divaca–Ljubljana vasútvonal

A Ljubljana–Divaca vasútvonal Szlovénia egyik legfontosabb 3000 V egyenárammal villamosított, kétvágányú fővonala. Az engedélyezett legnagyobb sebesség 160 km/h. Hossza 103 km.

3.1.1.5. Ljubljana – Budapest vasútvonal

A vonal teljes hossza 532 km. A magyar vonalszakasz egyvágányú, 25 kV 50 Hz áramrendszerrel villamosított. Ezt az áramrendszert építették ki a szlovén határtól a vonalon és Hodos vasútállomáson.

A Pragersko–Hodos vasútvonal 109 kilométernyi szakaszát korszerűsítették, 160 km/h sebességre alkalmasan, 25 kV 50 Hz áramrendszerrel villamosítva, 2016-ban.

3.1.1.6. Budapest – Miskolc – Nyíregyháza – Záhony – Csap vasútvonal

Átépítésre váró vasútvonal. Hossza 348 km.

3.1.1.7. Csap–Kijev vasútvonal

Munkács városán át vezető, egyvágányú, széles nyomtávolságú, 3 kV egyenárammal villamosított. Hossza 888 km.

A teljes alapfolyosó hossza: 2218 km.
A normálnyomtávolságú vágány hossza 1330 km.

3.2 Szárnyvonalak

3.2.1. V/A. Szlovákia–Ukrajna szárazföldi kapcsolata

NYOMVONALA:
Pozsony–Zsolna–Kassa–Ungvár

VONALSZAKASZOK:

3.2.1.1. *A Pozsony–Zsolna vasútvonalszakasz*
 Puhó állomáson keresztül köti össze Pozsonyt Zsolnával. A vasútvonal jelölése Szlovákiában, 120-as fővonal, amely normálnyomtávolságú, kétvágányú és villamosított. Engedélyezett sebesség 160-120 km/h.

A vasútvonal érdekessége a kettős villamosvontatás:

- A Pozsony–Puhó szakasz és a köztes állomások vontatási villamos áramellátási rendszere 25 kV, 50 Hz – AC (váltakozó áram).
- Puhó külterület – Zsolna szakasz ellátási rendszere 3 kV – DC (egyenáram).

A villamosenergia rendszerek sokáig az alsókocskóci vasútállomáson kapcsolódtak, Puhótól 2,1 km-re délre. Ez az állapot azonban, a pálya rekonstrukciójával megváltozott. 2015. augusztus 1-jén Puhó állomást is bekapcsolták a váltakozó áramú hálózatba, így az energiarendszerek két helyen kapcsolódnak: Horní Lideč irányába a nyugati, Zsolna irányába az északi állomáson. Ilyen módon az egyáramrendszerű mozdonyok Pozsonyból már Puhóig közlekedhetnek. Ugyanakkor ez bonyolítja a cseh és szlovák tehervonatok áthaladását, illetve a vonatok üzemeltetését a (Prága) – Horní Lideč–Puhó –Zsolna viszonylaton. A vonalszakasz hossza 203 km.

A ŽSR tervei szerint Zsolna vasútállomást 2022-ben kapcsolják be a nagyfeszültségű hálózatba. A rekonstrukció befejezése után a Pozsony–Zsolna–Kassa viszonylat minden szakasza 25 kV-os váltakozó árammal villamosított lesz.

3.2.1.2. *Zsolna–Kassa vasútvonal szakasz*
 Kétvágányú, villamosított fővonal. A vonal jelölése Szlovákiában 180-as. A szakasz ellátási rendszere 3 kV – DC (egyenáram). Hossza 239 km. Engedélyezett sebesség 120 km/h.

A vonalszakasz átépítésének első üteme 2011-ben befejeződött az új Zsolna–Hernádtapolca rendezőpályaudvar építésével. A Tatra hegység alatt vezető vasúti szakasz modernizációja 2015 után kezdődött. Nem csak a vasútvonalat, de Csorba vasútállomás épületét is felújítják. A vasútvonal új műszaki paraméterekkel épül át. A 200 km/h maximális üzemi sebesség és a 160 km/h minimum tervezési sebesség miatt Csorba és Szvit között három kilométer hosszan új nyomvonalra is kerül, ami miatt a szakasz teljes hossza 168 méterrel rövidül.

3.2.1.3. Kassa–Ungvár vasútvonal szakasz

Normálnyomtávú kapcsolat

Kassa és Ungvár között nincs közvetlen normálnyomtávolságú vasúti kapcsolat. A normálnyomtávú kapcsolat Kassa–Tiszacsernyő–Csap határátmeneten keresztül áll fenn, ami kétvágányú villamosított fővonal Tiszacsernyőig. Jelölése Szlovákiában 190-es vonal. A szakasz ellátási rendszere 3 kV – DC (egyenáram). Hossza 98,75 km. Engedélyezett sebesség 120/100 km/h. Tiszacsernyő és Csap vasútállomások között egyvágányú villamosított normal- és széles nyomtávú kapcsolat van.

Széles nyomtávú kapcsolat

Egyvágányú, széles nyomtávú villamosított vasútvonal Szlovákia és Ukrajna között, amely a Kassa alatti Enyicskén működő kohó vasérc és kohóalapanyag szállítására épült. A szakasz ellátási rendszere 3 kV – DC (egyenáram). Hossza 94 km. Engedélyezett sebesség 50-60 km/h.

Az Ungvár–Enyicke vasútvonal a kárpátaljai Ungvárnál kezdődik, majd közel 8 km után belép a Szlovák Köztársaság területére és továbbhalad a határtól két kilométerre lévő Mátyócvajkóc (Maťovce) vasútállomás felé. A pálya ezután Töketerebesig halad párhuzam-

mosan a normálnyomtávú Bánóc–Nagykapos vasútvonallal, amely a 42,105 kilométerszelvényben csatlakozik a tóketerebesi vasútvonalakhoz. Az egyetlen rövid kivétel a Bánócot délről elkerülő szakasz, ahol a vasútvonal eltérő nyomvonalon halad az 1435 mm-es nyomtávú vonalról. A vasútvonal Kalsa mellett találkozik a kétvágányú Kassa–Tiszacsernyő–Csepel vasútvonallal, majd ezzel párhuzamosan halad a Kassától délre fekvő Enyickéig, ahol a széles nyomtávú vasúti tároló és az acélmű is található. A pályát 1978-ban villamosították, a régióban egységesen használt 3 kV egyenáramú vontatási rendszer épült ki.

3.2.1.4. A Csepel–Ungvár vasútvonal szakasz

A vasútvonal egyvágányú, villamosított, széles nyomtávú (1520 mm), Szabir–Lviv vasúti fővonal Ukrajnában. Hossza 22 km. A szakasz ellátási rendszere 3 kV – DC (egyenáram). Ungvártól Uzsokig az Ung völgyében halad. A történelmi határt az Uzsoki-hágónál lépi át.

Az V/A szárnyvonal teljes hossza: 536, 88 km. Ebből 442,88 km normál- és 94 km széles nyomtávú vasúti pálya.

3.2.2. V/B. Horvátország–Magyarország kikötői kapcsolata

**NYOMVONALA:
Fiume–Zágráb– Budapest**

VONALSZAKASZOK:

3.2.2.1. Fiume–Zágráb vasútvonal

Normálnyomtávú, egyvágányú, 25 kV 50 Hz áramrendszerrel villamosított vasútvonal. Hossza: 228 km.

3.2.2.2. Zágráb–Koprivnica vasútvonal

Normálnyomtávú, egyvágányú, 25 kV 50 Hz áramrendszerrel villamosított vasútvonal. Hossza: 78 km.

3.2.2.3. Koprivnica–Gyékényes–Dombóvár vasútvonal

Normálnyomtávú, egyvágányú, 25 kV 50 Hz áramrendszerrel villamosított vasútvonal. Hossza: 101 km.

3.2.2.4. Dombóvár–Budapest vasútvonal
Normálnyomtávú, egyvágányú, 25 kV 50 Hz áramrendszerrel villamosított vasútvonal. Hossza: 164 km.

A szárnyvonal hossza Budapestig 571 km.

3.2.3. V/C. Horvátország–Bosznia–Hercegovina–Magyarország kikötői kapcsolata

**NYOMVONALA:
Ploče–Szarajevo–Eszék–Budapest**

A daytoni békemegállapodás alapján a létrejött ország két entitásra tagolódik: a Bosznia–Hercegovinai Föderációra és a Boszniai Szerb Köztársaságra. A két entitás területére eső vasútvonalakat ennek megfelelően két vasúttársaság kezeli: a Bosznia–Hercegovinai Föderáció Vasútja ŽFBH és a Boszniai Szerb Köztársaság Vasútja ŽRS. Bosznia összes vasúthálózatának hossza mintegy 1033 km, jórészt nehéz, hegyvidéki és folyókkal szabdaltnak teretpen halad.

A ŽRS 425 km vasútvonalat kezel, a fővonalak Volinja–Banja Luka–Doboj és Samac–Doboj–Maglaj–Szarajevo 25 kV 50 Hz rendszerrel villamosítottak. A háború igencsak megviselte a felsővezeték hálózatot, de a legfontosabb fővonalakon a háború után gyorsan megindult az újjáépítés. A másik entitásban a ŽFBH összesen 608 km vasútvonalat kezel. A kétvágányú szakasz hossza csak mintegy 90 km. A ŽFBH részéről, a Doboj–Maglaj–Szarajevó–Mostar–Ploče vasútvonal villamosított.

VONALSZAKASZOK:

3.2.3.1. Ploče–Metkovic szakasz

Horvátország vasútvonala. Hossza 23 km.

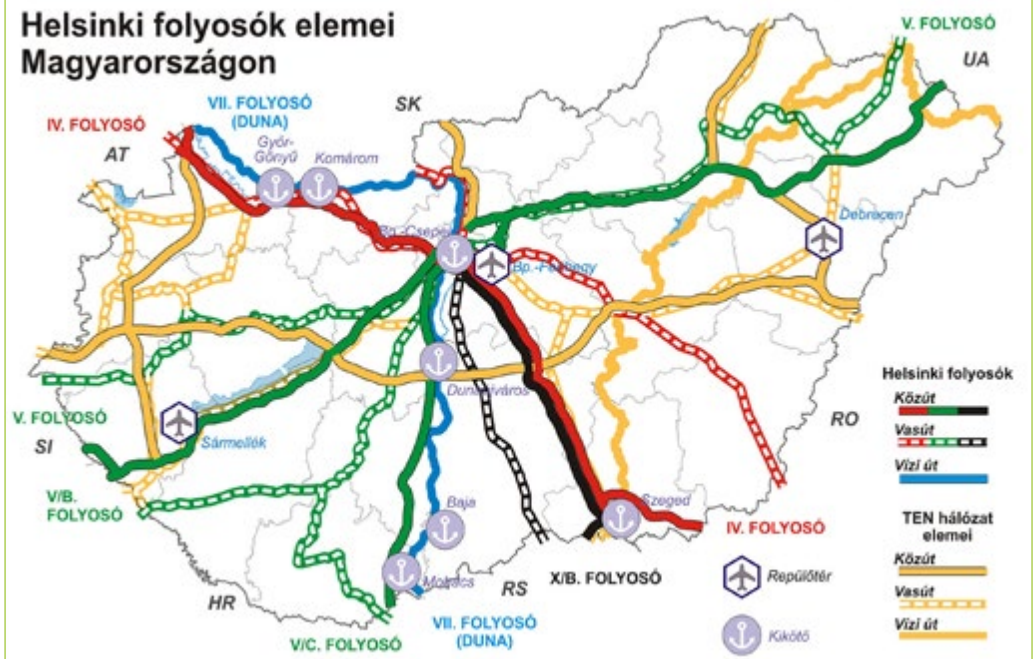
3.2.3.2. Metkovic–Mostar–Sarajevo–Samac szakasz

Bosznia–Hercegovina vasútvonala. Hossza: 326 km.

3.2.3.3. Samac–Osijek–Magyarbóly szakasz

Egyvágányú nem villamosított vasútvonal Osijek és Magyarbóly között. A teljes szakasz hossza: 103 km.

2. ábra



3.2.3.4. Magyarbóly–Budapest szakasz

Egyvágányú nem villamosított vasútvonal Pécsig. Engedélyezett sebesség 80 km/h.

Péctől egyvágányú, 25 kV 50 Hz rendszerrel villamosított vonal. Engedélyezett sebesség 100-120 km/h. A szakasz teljes hossza: 278 km.

4. A PÁNEURÓPAI FOLYOSÓK MAGYAR SZAKASZAI ÉS ELEMEI

A páneurópai közlekedési folyosók, a TEN hálózattal együtt komplex infrastruktúrafejlesztést jelentenek Magyarország számára. A folyosók elhelyezkedését a 2. ábra mutatja.

- A IV. számú folyosó Ausztria és Szlovákia határától Budapesten keresztül, Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza vasútvonalon, Románia felé halad. A folyosó 417 km vasútvonalat és 410 km közutat tartalmaz.
- Az V. alapfolyosó a délnyugati országhatártól északraleti irányban halad. Maga az

alapfolyosó Szlovéniából lép be Magyarországra, Budapesten keresztül Miskolc–Nyíregyháza–Záhony vonalszakaszon folytatódik Ukrajna felé.

Az alapfolyosó magyar szakaszának hossza 617 km.

Az V/B és V/C vasúti szárnyvonalak Horvátország felől lépik át az országhatárt, és Dombóvárnál egyesülve folytatódnak Budapest felé.

A vasúti szárnyvonalak hossza összesen 376 km, ebből: V/B 265 km, V/C 111 km.

- A VII. folyosó a Duna. A vízi út az Északi-tengert, a Rajna–Majna–Duna-csatornán keresztül köti össze a Fekete-tengerrel.

Teljes 2415 km hosszú vízi út kikötői: Rotterdam–Mainz–Frankfurt–Bamberg–Regensburg–Passau–Linz–Bécs–Pozsony–Győr–Gönyű–Budapest–Csepel–Dunaújváros–Baja–

3. ábra: Az V. páneurópai szakasz magyar részei



Mohács–Belgrád–Siliistra–Konstanca–Galat–Izmail

A magyarországi szakasz hossza 378 km.

- A X. folyosó X/B szárnyvonala Budapestről indul Belgrádig. A vasúti szárnyvonal hossza 156 km, a közúti szakaszé 171 km.

A Páneurópai folyosók és szárnyvonalaik hossza összesen:

Vasút: 1566 km
Közút: 587 km
Víziút: 378 km

5. AZ V. SZÁMÚ PÁNEURÓPAI FOLYOSÓ MAGYAR SZAKASZAI ÉS NYOMVONALAI

A vasúti alapfolyosó és szárnyvonal szakaszok nagy jelentőséggel bírnak a nemzetközi és a belföldi személy- és áruszállításban. A magyarországi alapszakasz, valamint a szárnyvonalak együttes hossza: 993 km.

Az V. páneurópai vasúti alapfolyosó szakasz és szárnyvonalak magyar részeit a 3. ábra mutatja be.

5.1. Az V. alapfolyosó szakasz

NYOMVONALA:

Bajánsenye–Zalaegerszeg–Boba–Székesfehérvár–Budapest–Miskolc–Nyíregyháza–Záhony.

VONALSZAKASZOK:

5.1.1. Bajánsenye–Zalaegerszeg–Ukk–Boba vonalszakasz

A MÁV ZRt. 25. számú vonalszakasza. Hossza: 101 km. Egyvágányú, villamosított nemzetközi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 100-160 km/h.

5.1.2. Boba–Veszprém–Székesfehérvár vonalszakasz

A MÁV ZRt. 20. számú vonalszakasza. Hossza: 114 km. Egyvágányú, villamosított nemzetközi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 100-80 km/h.

5.1.3. Budapest–Székesfehérvár vonalszakasz

A MÁV ZRt. 30a. számú vonalszakasza. Hossza: 67 km. Kétvágányú, villamosított fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 100-120-160 km/h.

5.1.4. Budapest–Miskolc–Szerencs–Nyíregyháza vonalszakasz

A MÁV ZRt. 80. számú vonalszakasza. Hossza: 278 km. Kétvágányú, villamosított nemzetközi fővonal Mezőzomborig. Mezőzombor–Nyíregyháza között egyvágányú, villamosított fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 120-100-80 km/h.

5.1.5. Nyíregyháza – Záhony szakasz

A MÁV ZRt.100. számú vonalszakasza. Hossza: 66 km. Kétvágányú, villamosított nemzetközi fővonal Tuzsér állomásig. Tuzsértól–Záhonyig egyvágányú, villamosított nemzetközi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 80-100-120 km/h.

Az alapfolyosó magyar szakaszának teljes hossza: 617 km.

5.2. Az V/B szárnyvonal

5.2.1. Gyékényes–Dombóvár vonalszakasz

A MÁV ZRt. 41. számú vonalszakasza. Hossza: 101 km. Egyvágányú, villamosított nemzetközi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 100 km/h.

5.2.2. Dombóvár–Pusztaszabolcs vonalszakasz

A MÁV ZRt. 40. számú vonalszakasza. Hossza: 111 km. Egyvágányú villamosított nemzetközi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 120 km/h.

5.2.3. Budapest–Pusztaszabolcs vonalszakasz

A MÁV ZRt. 40a. számú vonalszakasza. Hossza: 53 km. Kétvágányú, villamosított nemzetközi és elővárosi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 120-100-80 km/h.

Az V/B folyosó szárny magyar szakaszának teljes hossza: 265 km.

5.3. Az V/C szárnyvonal

5.3.1. Magyarbóly – Pécs vonalszakasz

A MÁV ZRt. 65. számú vonalszakasza. Hossza: 43 km. Egyvágányú, nem villamosított nemzetközi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 80 km/h.

5.3.2. Pécs–Dombóvár vonalszakasz

A MÁV ZRt. 40. számú vonalszakasza. Hossza: 68 km. Egyvágányú, villamosított nemzetközi fővonal. Engedélyezett maximális sebesség: 80 km/h.

Az V/C folyosó szárny magyar szakaszának teljes hossza: 111 km.

Az V. számú páneurópai alapfolyosó kiépítése és korszerűsítése Magyarországon 1998 évben kezdődött.

6. HELYZETFELMÉRÉS

Az V. számú vasúti alapfolyosónak nem volt Zalalövőtől Bajánsenyéig és onnan az országhatárig, Magyarországot Szlovéniával összekötő vasúti kapcsolata.

Az 1968. évben kihirdetett Közlekedéspolitikai Konceptió rögzítette egyes kisforgalmú vasútvonalak bezárását és forgalmuk közútra terelését. A megszüntetendő vonalak listáján szerepelt a Zalalövő–Bajánsenye vonal is, amelyen 1980. október 18-án szűnt meg a forgalom. Rövidesen a pályát is elbontották. A vonal a koncepció egyik utolsó áldozata volt.

Az EU ajánlások a vasúti közlekedési folyosókra általában a kétvágányú, villamosított vasúti pályák kialakítását helyezték előtérbe.

A magyar alapfolyosó szakasz Zalalövőtől Székesfehérvárig egyvágányú és részben villamosított vonalszakaszokat foglalt magába. Székesfehérvár és Budapest között a vasúti pálya kétvágányú, villamosított vonalszakaszként funkcionált.

A Budapest–Miskolc–Szerencs–Nyíregyháza–Záhony vonalszakasz, a fentiekben már leírtak szerint, a Szerencs–Nyíregyháza, valamint

Tuzsér–Záhony viszonylat kivételével villamosított, kétvágányú pályán bonyolította le a személy- és az áruforgalmat.

Az alapfolyosón két vonalszakaszán kellett új feladatokat megoldani, úm.:

- A Bajánsenye–Zalalövő szakasz újbóli megépítése,
- A Tisza, Tokaj–Rakamaz közötti mederhíd, valamint az ártér hídjainak és földműveinek átépítése vagy új nyomvonalon való megépítése.

A Szolnok–Debrecen–Miskolc vasútvonal részeként 1859 májusában adták át a forgalomnak a Debrecen–Nyíregyháza–Tokaj–Szerencs–Miskolc vonalszakaszt. Az átadás után a vidék társadalmi-gazdasági viszonyai megváltoztak, a korábbi vármegyeszékhely, Nagykálló háttérbe szorult Nyíregyháza ellenében, mert elkerülte a vasútvonal.

Az eleinte magánvasútként működő Tiszavidéki Vasúttársaság államosításáról 1880-ban írták alá a szerződést.

Az I. világháborút a vasútvonal, a Galícia és Oroszország felé lebonyolított jelentős katonai szállítások ellenére, használható állapotban vészelté át. A román csapatok 1919. június 3-án felrobbantották a tokaji Tisza-hidat, ezért a vasúti közlekedés 1921-ig, a híd újjáépítéséig szünetelt.

A II. világháborúban Nyíregyházát 1944. szeptember 6-án ért bombatámadás során az állomásépület és az állomási vágányhálózat megsemmisült. A vonalon napokra megszűnt a közlekedés.

A német csapatok 1944 novemberében felrobbantották, a tokaji Tisza-hidat, amelyet csak 1949-re sikerült újjáépíteni. Az egyvágányú vonal villamosítása 1967-ben fejeződött be. A gőzvontatás egészen az 1980-as évek elejéig alkalomszerűen előfordult a vonalon.

Mezőzombor és Nyíregyháza–Északi-kiterő közötti vonalszakaszon 1970-ben önműködő térközbiztosító berendezést helyeztek üzembe. A vonalat 1972-ben KÖFI berendezéssel szerelték fel.

A vasúti pálya al- és felépítménye 1979 és 1982 között átépítésre került 54 kg/fm-es sínnel, és alkalmassá vált a 120 km/h pályasebességre. Ehhez igazodóan a nyomvonalat is több helyen korrigálták.

HÍDFELÚJÍTÁSI MUNKÁK:

Aranyos, a Hosszú és a Ladik hidakon 1995. évben hídfákat és a síndilatációs szerkezeteket kicserélték. Új korrózióvédelem, hídfestés készült.

Görbe-hídon 1996. évben hídfákat és a síndilatációs szerkezeteket cseréltek és korrózióvédelem, hídfestés készült.

A meder hídon 1996-1997. évben lokális erősítéseket végeztek, a síndilatációs szerkezetek cseréjét és a teljes korrózióvédelemet megoldották.

Az utolsó felújításra 2015. július 21. és augusztus 30. között került sor, amikor is a meder hídon és a négy ártéri hídon teljes híderenda cserét, valamint szórványos sín- és vasbetonalj cserét hajtottak végre.

Az 5 db új építésű híd hossza összesen 622 m, a töltéseké pedig mintegy 1378 m.

Az V/B szárnyvonal az országhatároktól egyvágányú, nemzetközi, villamosított fővonal Budapestig.

Az V/C szárnyvonal, Pécs–Magyarbóly és az országhatár közötti vonalszakasza nem villamosított, Pécs–Dombóvár között egyvágányú, villamosított nemzetközi fővonal.

Az alapfolyosó és a szárnyvonalak átépítése, korszerűsítése az érintett országok egyetértésével történhet.

7. VÁLTOZÁSOK, VÁLTOZÁSKEZELÉS

7.1. Változások

A magyar társadalmi-gazdasági rendszerváltást követő években, Jugoszlávia több éven át

tartó felbomlásával megváltozott a szomszédos országok helyzete. Az önálló Horvátország és Szlovénia megalakulásával új államközi kapcsolatok jöttek létre.

Magyarország 1991 óta társult tagja az Uniónak. A csatlakozásunkra 2004 május 1-jén került sor Ciprus, Csehország, Észtország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Málta, Szlovákia és Szlovénia társaságában.

A vasúti közlekedési folyosókkal érintett országok államközi, majd szakértői szinten folytattak egyeztetést az országhatárokon átvetető kapcsolatok fejlesztésére vonatkozóan.

7.2. Változáskezelés

Budapesten 1998. április 24-én, a MÁV Rt. Vezérgazgatóságán hat ország nemzeti vasútjának vezérgazgatói, egyetértési nyilatkozatot írtak alá, amely a Velencétől Budapesten át Lembergig húzódó V. számú páneurópai folyosón a vasúti közlekedés korszerűsítésére, rekonstrukciójára és fejlesztésére vonatkozó együttműködést tartalmazta.

Az egyetértési nyilatkozat öt évre szól azzal, hogy ha az aláírók részéről ellenvetés nem merült fel, akkor folyamatosan ötvenként meghosszabbodik.

A MÁV Rt. Vezérgazgatóságon 1998-ban, vezérgazgatói biztосként vezettem azt a szakmai teamet, ahol elkészítettük az első, az V. páneurópai alapfolyosóval és szárnyaival kapcsolatos magyar összefoglaló fejlesztési koncepciót, aminek figyelembevételével az alapvetéseket, majd később a szakaszos és részletes engedélyezési tervdokumentációkat, valamint kiviteli terveket kidolgoztuk.

Az alapfolyosó magyar szakaszából, a Zala-lövő–Bajánsenye–országhatár vasútvonal hiányzott, ezért döntés született, az őrségi vasút újjáépítéséről, az EU vasúti közlekedési folyosókra előírt és ajánlott paraméterei alapján.

Az EU 2001-ben megjelent közlekedéspolitikája, a második Fehér Könyv a fenntarthatóságot helyezte előtérbe, ami szerint biztosítani kell:

- a gazdasági növekedést,
- a megfelelő elérhetőséget,
- a környezet minőségének javítását,
- a regionális politikai célkitűzések megvalósítását,
- a kiegyensúlyozott területi fejlődést,
- a kohézió erősítését.

A Fehér Könyv mintegy 60 különböző, közösi szinten elvégzendő intézkedéscsomagra tesz javaslatot. Külön tartalmaz egy 2010-ig elvégzendő Cselekvési Programot, amelyet 2005-ben felülvizsgálattal erősítettek meg. A könyv összeállításának célja eredetileg az volt, hogy a tagállamok által nemzetgazdasági, szuverenitási okok miatt alapvetően nemzeti érdekkörben tartani kívánt közlekedésfejlesztési intézkedéseket összehangolják és összeurópai dimenziót, fő fejlesztési irányokat szabjanak meg.

7.3. A Fehér Könyv legfőbb célkitűzései, célterületei:

A fenntartható mobilitás megőrzése, különösen a növekvő forgalmi igények miatt, így:

- a gazdaság működéséhez szükséges alapok megerősítése, bővítése,
- a biztonság, balesetmentesség,
- a környezetvédelem,
- az előrelépés a gazdaságilag fenntartható hálózatok felé (díjpolitika),
- az intelligens közlekedési rendszerek bevezetése.

A Fehér Könyv, bár a közlekedés szinte minden területére vonatkozóan tesz javaslatot és megfogalmaz célokat, a megvalósítás módját az egyes tagországok egyeztetésére bizza. Konkrét dátumokhoz, anyagi forrásokhoz, fejlesztendő konkrét közlekedési módokhoz, helyszínekhez rendelt intézkedések a Fehér Könyvben nem találhatóak, ezeket az alacsonyabb szintű országos közlekedési stratégiák, valamint a nemzetközi egyezményeknek számító Operatív Programok, Fejlesztési Tervek, és a közösségi szintű jogszabályok (pl. TEN-rendelet) tartalmazzák. Megjelenése után jelentős változások történtek Európában a mobilitás terén: új tagokkal bővült az Európai

Unió, nőttek az üzemanyagárak, emelkedett a közlekedés által okozott környezeti terhelés. Mindezek következtében szükségessé vált a 2010-ig tartó időszakra szóló Fehér Könyv félidei felülvizsgálata. A felülvizsgálatot indokolta még a globalizáció fokozódása, így a különféle közlekedési módok hatékonysága és megbízhatósága alapvető fontosságú lett a versenyképesség szempontjából.

Az egyik legjelentősebb változás a komodalitás, azaz a közlekedési ágak aktív együttműködése. Erősödött az a követelmény, hogy minden közlekedési mód önmagában is legyen versenyképes, környezetbarát és biztonságos. A közlekedési módok összehangolásával az előbbi tulajdonságok együttes, szinergikus hatását pedig fokozni kell. Cél: a részek közötti kapcsolat javítása révén többleteredmény elérése.

(A 2. rész a 2018. augusztusi számunkban jelenik meg.)

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Az Európai Közösséget Létrehozó Szerződés Egységes Szerkezetbe Foglalt Változata (Róma, 1957. 03. 25, utoljára módosítva a 2003-as Csatla kozási Szerződés által), Konzolidált Változat (2004. május 1.) <https://goo.gl/4hPBFu> (2012. 10. 03.)
- [2] A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló", 68/1996. (VII.9.) OGY számú határozatában
- [3] Zöld Könyv (2009) TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat. Egy megfelelőbb módon integrált és a közös közlekedéspolitikát szolgáló transzeurópai közlekedési hálózat felé. COM (2009) 44 végleges. Brüsszel, 2009. február 4.
- [4] 19/2004 (III.26.) OGY határozat a Magyar Közlekedéspolitikáról (2003-2015)
- [5] 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről.
- [6] FLEISCHER TAMÁS: Transzeurópai folyosók – a meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? A délkelet-európai térség és Magyarország Európa közlekedésében: Előadások a balkánról 6. Balkán-tanulmányok Központ, Európa Intézet MTA társadalomkutató Központ Budapest, 2006. május 16.
- [7] AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 913/2010/EU RENDELETE a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról (2010. szeptember 22.)
- [8] „ZÖLDKÖNYV” TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat. Egy megfelelőbb módon integrált és a közös közlekedéspolitikát szolgáló transzeurópai közlekedési hálózat felé Brüsszel, 4.2.2009. 04. 02. COM(2009) 44 végleges.
- [9] FLEISCHER TAMÁS: Vélemény a TEN-T felülvizsgálatára készített zöld könyvről http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf09/Velemeny-a-TEN-felulvizsgalatara_090402.pdf
- [10] FEHÉRKÖNYV, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé Brüsszel, 2011.3.28. COM(2011) 144 végleges,
- [11] AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 661/2010/EU határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (2010. július 7.) (átdolgozás)
- [12] JAVASLAT: AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE AZ EURÓPAI ÖSSZEKAPCSOLÓDÁSI ESZKÖZ LÉTREHOZÁSÁRÓL 2011/0302 (COD), COM(2011) 665 VÉGLEGES,
- [13] Európai közlekedési hálózatfejlesztés: egy lépéssel közelebb a megállapodáshoz 2012. március 23. <https://goo.gl/w64dKw> (2012 Szolnoki Tudományos Közlemények XVI. 418
- [14] Megállapodtak a tagállamok az infrastruktúra alapról Brüsszel, 2012. június 7. <https://goo.gl/P14Ynv> (2012.10.05.) (15) Dr. HORVÁTH ATTILA: Közlekedési hálózat és az ország védelmi képesség kapcsolata (védelmi követelmények a közlekedésfejlesztésben) http://www.biztonsagpolitika.com/userfiles/file/PDF/horvath_attila_kozlekedesbiztonsag.pdf (2009. 09.24.)
- [15] FELLER TIBOR; HÍDVÉGI GÁBOR; KÖLLER LÁSZLÓ: A nemzetgazdaság és nemzetbiztonság által igényelt „kriti-

kus infrastruktúra” hálózatok komplex szemléletű vizsgálata (tanulmány): Magyar Mérnöki Kamara Közlekedési Tagozat, Budapest, 2010. <https://goo.gl/7q3t4Z> (2012.09.10.)

- [16] Új hidak tervezése a Miskolc - Nyíregyháza vasútvonalon prezentáció, VIII.Vasúti Hídász Találkozó, 2012 május 30 - június 1, www.mav-thermit.hu//19_KOLLER_Uj_hi

duk_tervezese_a_Miskolc. Nyíregyháza vasútvonal. Mezőzombor-Nyíregyháza szakasz jelenlegi és tervezett műtárgyai. □ Miskolc-Mezőzombor szakasz jelenlegi és tervezett műtárgyai. - Hernádnémeti Hernád-híd. Zádori Gyöngyi SPECIÁLTERV. - Felsőzsolcai Sajó-híd. Závecz Richárd. UTIBER. - többi kis műtárgy. Závecz Richárd. UTIBER. □ Tokaj és Rakamaz állomások.



Modernizing the hungarian sections of the 5th pan-european railway corridors and by-lines

Pan-European transport corridors, also known as the Helsinki corridors, were designated at the European Transport Ministerial Conferences of 1994 and 1997. The ten designated corridors are the extensions of the trans-European transport network (TEN-T) towards Eastern Europe, to the neighbouring states of the then European Union.

The objective of the designation of these corridors was to build good transport links between the EU and its neighbours through the establishment of an efficient and secure transport system, assisting to effectively transport passengers and goods and thereby enhance competitiveness and economic growth.

As a consequence of the enlargement of the European Union, most of these corridors are now in the EU, and are part of the Trans-European Transport Network (TEN-T).



Modernisierung der Ungarischen Abschnitte des 5. Pan-Europäischen Eisenbahnkorridores und Seiner Stichbahnen

Auf den Europäischen Verkehrskonferenzen von 1994 und 1997 wurden paneuropäische Verkehrskorridore, auch bekannt als Helsinki-Korridore, ernannt. Die zehn ausgewiesenen Korridore sind die Erweiterungen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) in Richtung Osteuropa zu den Nachbarstaaten der damaligen Europäischen Union. Ziel der Ausweisung dieser Korridore war der Aufbau guter Verkehrsverbindungen zwischen der EU und ihren Nachbarn durch die Schaffung eines effizienten und sicheren Verkehrssystems, das die effektive Beförderung von Passagieren und Gütern unterstützt und somit die Wettbewerbsfähigkeit und das Wirtschaftswachstum fördert. Infolge der Erweiterung der Europäischen Union befinden sich die meisten dieser Korridore jetzt in der EU und sind Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T).