

A V. páneurópai vasúti közlekedési alapfolyosó és a szárnyvonalak magyarországi szakaszainak korszerűsítése. 2. rész

Mi valósult meg közel 20 év alatt, az alapfolyosón és a szárnyvonalain?

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

A tíz kijelölt folyosó a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) ki-terjesztése 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.2018.4.3

Balogh Imre

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

8. A MAGYAR ALAPFOLYOSÓ ÉS A SZÁRNYVONAL-SZAKASZOK ÁTÉPÍTÉSE

8.1. Kiindulás

A koncepció készítés időszakában az elképzelés az volt, hogy az alapfolyosót teljes hosz-

szában kétvágányú, villamosított fővonalként építik át, az érintett hidakkal és műtárgyakkal együtt, 100/120/140/160 km/h maximális sebességre, a nyílt vonal és az állomási átmenő- és megkerülő vágányokat érintően, az Országos Vasúti Szabályzatban meghatározott, A.1. kategóriájú nemzetközi törzshálózati fővonal 160-200 km/h tervezési paramétereivel.

Az átépítés keretében kellett megoldani a szintbeni és felüljárós közötti kereszteződések, a felsővezeték-hálózat és az elektromos ellátás kiépítését, korszerűsítését, a jelző- és biztosítóberendezések, az ETCS-L2 és GSM-R rendszer telepítését, a távközlési berendezések, valamint a nyílt pályán és a megállóhelyeken található átereszek és víz-elvezető rendszerek rekonstrukcióját és korszerűsítését.

Az állomások felvételi épületei korszerűsítésre vagy átépítésre kerülnek, állaguktól és funkciójuktól függően. Az utasperonok minimum 350 mm, 550 mm magasságúak, perontetősek, amelyek aluljárón keresztül és lifttel közelíthetők meg.

8.2. A megvalósítás ütemezése

Meghatározó, hogy a magyar–szlovén hiányzó vasúti kapcsolat megépítése prioritást kapjon, a kapcsolódó vonalszakasszal Bobáig, ütemes szakaszokra bontva a kivitelezést.

A szűk keresztmetszetek feloldása és ez által az alapfolyosó gyorsabb átjárhatósága indokolta a Tokaj–Rakamaz közötti vonalszakasz teljes kétvágányú átépítésének ütemezését, valamint a személy- és áruszállítás eljutási idejének csökkentése érdekében, a Miskolc–Nyíregyháza–Záhony vonalszakasz átépítését.

A hivatalban lévő kormány első lépésben a Bajánsenye–Boba szakaszos megvalósítása mellett döntött, nem kétvágányú, hanem egyvágányú vasúti pályakialakítással.

Az V/B és V/C szárnyvonalak átépítését, a forgalomfelfutástól és az erőforrások rendelkezésre állásától függően az alapfolyosó átépítésével párhuzamosan vették figyelembe.

Az alapfolyosó szakaszok átépítését, Bajánsenyétől Záhonyig az 1999–2017 közötti időszakra ütemezték, különös tekintettel, a Miskolc–Nyíregyháza és Tuzsér–Záhony közötti második vágány hiányára, valamint a Tokaj és Rakamaz állomások közötti Tisza hidak, meder és ártéri hidak, kétvágányos völgyhidas átépítésére.

8.3. Átépített vonalszakaszok és építmények

8.3.1. Bajánsenye–Zalalövő vonalszakasz

Az átépítés kezdete: 1999. 04. 30.

Előirányzat: 23 milliárd Ft, amelyből EU ISPA 50%, saját forrás 50%.

A vonalszakasz forgalomba helyezése: 2000. 12. 18.

Egyvágányú nemzetközi fővonali pályatervek készültek EU támogatással. A régi helyi érdekű vasúti nyomvonal ezért nem jöhetett szóba. A vonal alagutat és két völgyhidat is kapott az új vonalvezetéssel. A pálya vonalvezetéséből adódó kiépítési sebessége 160 km/h, az engedélyezett sebesség 120 km/h.

A magyar–szlovén vonalszakasz 1999 és 2001 között épült. A magyar Zalalövőt és a szlovén Muraszombatot összekötő 43 km-es vonalszakaszból 19 km van magyar területen. A magyar szakasz 2000 decemberében készült el és helyezték üzembe. Zalalövő és Bajánsenye között 2000. december 18-án indult el a vasúti forgalom.

A teljes vonalszakaszt, a szlovén munkák elhúzódása miatt, 2001. május 17-én avatták fel.

A vonalszakaszon két völgyhidat és köztük egy alagút épült a nyomvonalvezetés miatt, valamint környezetvédelmi okokból. Ezzel a megoldással lehetett biztosítani, hogy az új vasút ne vágja teljesen ketté a természetvédelmi területet, amely ma már az Őrségi Nemzeti Park része.

Nagyrákos mellett található mind a három műtárgy. Zalalövő felől haladva Nagyrákos felé, a vonat előbb a nagyobbik völgyhidat éri el, amely 1400 m hosszával, Közép-Európában a legnagyobb. Az alagút hossza 375 m és alkalmas a vonat 160 km/h sebességgel történő közlekedtetésére. Az alagút után van a kisebbik, 200 m hosszú völgyhidat.

Új vasútállomás épült: Zalalövőn, Pankaszon, Nagyrákoson, Őriszentpéteren és Bajánsenyén.

Az elkészült vonalszakaszon a forgalom felvétele dízel-vontatójárművekkel kezdődött el.

8.3.2. Zalalövő–Boba vasútvonal korszerűsítése

A korszerűsítés folytatása a meglévő Zalalövő–Zalaegerszeg vonalszakasz átépítése volt.

A Bajánsenye–Zalalövő vonalszakasz üzembe helyezése után megerősítették a pályát a munkába vett szakaszon, hogy stabil 60 km/h sebességgel 21 tonna tengelyterheléssel le tudja bonyolítani a forgalmat. Ez csak ideiglenes megoldás volt, hasonlóan a Zalalövő–Bajánsenye szakaszhoz. Itt is teljesen új nyomvonalra kellett terelni a vasutat. Ez új alépitmény és felépitmény, valamint új állomások építését jelentette, a meglévővel párhuzamosan. A felhagyott régi nyomvonalon a vágányt felszedték, a helyére kerékpárút épült.

Az átépítés kezdete: 2002. 03. 20.

Előirányzat: 118 Mrd Ft, amelyből EU TSPA 50%, EIB hitel 40%, saját forrás 10%.

A vasútvonal forgalomba helyezése: 2010. 05. 18.

Az átépítési rész ütemezése:

- Zalalövő–Zalacséb–Salomvár alépitmény építése (2004-2005),
- Zalalövő–Bagod al- és felépitmény építése (2004-2006),
- Bagod (kiz.)–Zalaegerszeg delta (kiz.) pályaépítés (2006-2009),
- Zalaegerszeg deltavágány építése (2002-2003),
- Zalaegerszeg (kiz.)–Ukk (kiz.) pálya rehabilitáció (2006-2009),
- Zalalövő–Boba biztosítóberendezési és távközlési munkák (2004-2010),
- Ukk (bez.)–Boba-delta (bez.) pálya rehabilitáció (2008-2010),
- Bajánsenye–Boba felsővezeték-építési munkák (2008-2010).

A teljes vonal villamosítása 2010. május 18-án fejeződött be és helyezték üzembe.

A két vonalszakaszon elvégzett fejlesztések lehetővé tették a 100/160 km/h sebességű és 225 kN tengelyterhelésű, villamos vontatású vonat közlekedését az országhatár és Boba között.

A személyszállító vonatok menetideje csökkent, emellett a Bobán és Zalaegerszegen

megépített deltavágányok lehetővé tették a tehervonatok menetidejének jelentős csökkentését is.

Az átépítés az Európai Unió ISPA előcsatlakozási alapjának támogatásával valósult meg, a szükséges forrás 50%-os (83,6 M EUR) biztosításával. A fennmaradó részt – a többlet- és pótmunkákkal együtt 120,2 M EUR –, a hazai hányadot a központi költségvetés biztosította.

Külön projektben valósul meg az ETCS-L2 egységes, európai vonatbefolyásoló rendszer kiépítése, szintén az Európai Unió társfinanszírozásában. A projekt a megvalósítás fázisában van.

8.3.3. Budapest–Székesfehérvár vonalszakasz

Az alapfolyosón nem folytatódott a Boba–Veszprém–Székesfehérvár vonalszakasz átépítése, az átütemezésre került. Helyébe a Budapest–Székesfehérvár vonalszakasz megvalósítása lépett, egy ütemben, három szakasszal.

Az átépítés kezdete: 2009. 03. 01.

Előirányzat: 119 milliárd Ft.

Tényleges ráfordítás: 134,8 milliárd Ft

Az átépítés befejezése: 2013. 12. 13.

Az I/1. ütem az alábbi elemeket tartalmazta:

- Budapest–Kelenföld–Tárnok vágányépítés,
- Tárnok–Székesfehérvár vágányépítés,
- Budapest–Kelenföld–Székesfehérvár biztosítóberendezési munkák,
- Budapest–Kelenföld (bez.)–Tárnok (bez.) vonalszakasz átépítése,
- Budapest–Kelenföld állomáson I – VI. vágányok teljes, a többi részleges átépítése,
- a szakaszon új második vágányépítés,
- az állomásokon és megállóhelyeken sk+55 cm magas, külön szintben megközelelhető peronok építése,
- Budafok–Albertfalva, és Érd–alsó állomásokat megszüntették, helyükön megállóhelyeket létesítettek,
- Tárnok állomáson új felvételi épület és P+R parkolók építése,
- a műtárgyak felújítása, a felsővezeték rendszer átépítése is része a munkáknak,

- Tárnok (kiz.)–Székesfehérvár (kiz.) vonalszakasz átépítése,
- a szakaszon 56 db műtárgy felújítása, illetve kiépítése,
- a villamos felsővezeték rendszer átépítése,
- Dinnyés állomás megszüntetése, helyén formai kiterő kialakítása,
- új megállóhely létesítése a településekhez közelebb, Dinnyés és Börgöndpuszta között.
- új, egy központból (Martonvásár) irányítható biztosítóberendezési rendszer kiépítése a vonalon,
- a vizuális és a hangos utastájékoztató rendszer kiépítése.

Az I/2. ütem eleme:

- Budapest–Keleti pályaudvar–Székesfehérvár vonalszakaszon ETCS-L2 vonatbefolyásoló rendszer telepítése.

Előirányzat: 33,4 Mrd Ft

Az I/3. ütem elemei:

- Budapest–Kelenföld–Székesfehérvár szakaszon közúti felüljárók létesítése,
- Székesfehérvár állomás vágányhálózatának átépítése,
- állomási biztosítóberendezési munkái.

Előirányzat: 30,0 Mrd Ft

A kivitelezés 2014. április 9-én kezdődött, és 2016 végére fejeződött be.

A fejlesztés 85 százalékban uniós és 15 százalékban hazai forrás felhasználásával valósul meg.

Az átépítés eredményeképpen Budapest–Kelenföld és Nagytétény között 120 km/h, Nagytétény és Velence között 160 km/h a megengedett sebesség, 225 kN tengelyterhelés mellett.

8.3.4. Székesfehérvár állomás korszerűsítése

Az átépítés kezdete: 2014. 04. 09.

Előirányzat: 33,4 milliárd Ft

Az átépítés befejezése: 2016. 12. 19.

Az állomás átépítése Európai Uniói forrásokból 2014 és 2016 között valósult meg. Új perontetők épültek, de megújultak a vágányok és a felvételi épület is.

A komplex átépítés befejezésével lezárult a Budapest–Kelenföld–Székesfehérvár vonalkorszerűsítése, egységesen a teljes vonalszakaszon magas peronok, perontetők, liftek találhatóak, biztosítva az akadálymentes közlekedést, az új elektronikus biztosítóberendezés kiépítésével létrejött a 160 km/h pályasebesség feltételrendszere.

8.3.5. Hatvan–Miskolc vonalszakasz

8.3.5.1. Nagyút–Mezőkeresztes–Mezőnyárad vonalszakasz

Az átépítés kezdete: 2015. 07. 21.

Előirányzat: 14 Mrd Ft

Átépítés befejezése: 2016. 12. 31.

Az átépítés két ütemben valósult meg:

Első ütemben a 41 km hosszú vonalszakasz jobb vágánya épült át 2015. november végéig.

Az átépítés elsősorban azt a célt szolgálta, hogy a sebességkorlátozások szűnjenek meg, de ez sebességnövelést és menetidő-csökkentést még nem eredményez. A felújított szakaszon a személyszállító vonatok újra 120 km/h sebességgel közlekedhetnek a jobb vágányon, a bal vágányon a tehervonatok közlekedhetnek. Ezen ütem részeként készült el a jobb vágány mellett a vízvezető árok és az utas peronok felújítása.

A második ütemben, 2016. évben, az állomási vágányok átépítésére és a kiterők cseréjére került sor.

Az új felépítmény alkalmas lesz arra, hogy a biztosítóberendezés modernizációja és az ETCS-L2 vonatbefolyásoló telepítése után, 160 km/h sebességgel közlekedjenek rajta a vonatok.

Az átépítés előirányzatának 85%-a EU, 15%-a saját forrás.

8.3.6. V/B. Dombóvár–Gyékényes vonal

A 101 km hosszúságú vonalon a 2000-es évek elejére a pálya állapota leromlott, és 80 km/h sebességkorlátozást kellett bevezetni, illetve több szakaszon lassújelek kitzűzésére kényszerült a MÁV Zrt.

8.3.6.1. Gyékényes–Somogyzombon vonalszakasz

Az átépítés kezdete: 2012. 06.

Előirányzat: 0,618 Mrd Ft, MÁV Zrt.

saját forrás,

Átépítés befejezése: 2013. 12. 18.

A vasúti pálya annyira leromlott, hogy halaszthatatlanná vált, felújítása nem tűrt halasztást.

Somogyzombon és Gyékényes állomások között alépitmény stabilizációra és ágyazatcserére került sor. A munkák elkészültével, az addigi 40 ill. 60 km/h sebességkorlátozások megszűntek.

A 30 km hosszú szakaszt a MÁV Zrt. saját forrásból újította fel, de csupán a 80 km/h pályasebességet állították vissza.

8.3.6.2. Dombóvár–Kaposvár vonalszakasz

Az átépítés kezdete: 2014. 06. 01.

Előirányzat: 9,7 Mrd Ft MÁV Zrt. saját forrás,

Átépítés befejezése: 2016. 12. 09.

A 31 km hosszú pályaszakasz átépítésére három ütemben került sor.

I. Ütem: 2014.

Baté–Kaposvár közötti 14 km hosszú szakaszon korszerűsítésre került a vasúti pálya, az alépitmény megerősítésével.

Új műtárgyak épültek, valamint a meglévők felújítása megtörtént. Cserélték többek között a kábelelosztókat, a vonalkábeleket, a felsővezetékeket tartó szerkezeteket és oszlopokat, illetve átépítették a biztosítóberendezéseket is. Taszár állomáson és Kaposhomok megállóhelyen új peron készült térvilágítással.

Előirányzat: 3,275 Mrd Ft MÁV Zrt.

saját forrás.

II. Ütem: 2015.

Baté–Csoma–Szabadi a 7 km-es pályaszakasz és az állomások átépítése 2015 májusában indult. A vágányok átépítése és megerősítése mellett új peronokat is kialakítottak.

III. Ütem: 2016.

Dombóvár– alsó–Baté közötti, 13,4 km hosszú pályaszakaszt újították fel.

Kapospula, Attala, Nagyberki megállóhelyeken új térvilágítással és térkő burkolattal is ellátott peronok épültek. A vonalon nyolc útátjáró és egy új gyalogosátjáró épült.

A vízelvezetés érdekében közel 9 km hosszan föld-, illetve burkolt árok épült, a már meglévőt pedig kitisztították, és az átereszeket is felújították. A vasúti és a kapcsolódó közötti fényjelzőket korszerűsítették; cserélték többek között a vonalkábeleket, a kábelelosztókat, a felsővezeteki tartószerkezeteket és oszlopokat, valamint elvégezték a szükséges távközlési és biztosítóberendezési munkákat.

Előirányzat: 5,5 Mrd Ft

A korszerűsítés befejezése után 100 km/h a pályaszakaszra engedélyezett sebesség. Így 20 perccel lehet rövidebb a menetidő és korszerűbb, ütemes menetrend alakítható ki Budapest és Kaposvár között.

8.3.6.3. Kaposvár állomás felvételi épület korszerűsítése

Az átépítés kezdete: 2015. 03. 01.

Előirányzat: 1,6 Mrd Ft, MÁV Zrt. saját forrás,

Felújítás befejezése: 2017. 03. 09.

A MÁV Zrt. a felvételi épület felújítását, belső átalakítását és műemléki helyreállítását az eredeti építészeti értékek megőrzésével végezte el.

A felújítás keretében az utasforgalmi terek majdnem teljesen visszanyerték eredeti formájukat, díszes megjelenésüket. Helyreállították az eredeti belső nyílászárókat, falburkolatokat, illetve három helyiségben a mennyezet díszítőfestését is. Emellett a mai kor színvonalának megfelelő hangos és vizuális utastájékoztató berendezéseket telepítettek. Megújult az épületegyüttes homlokzata. Korszerűbbé váltak az utasterek, az utaskiszolgálás, valamint a vasúti infrastruktúra működéséhez szükséges irodák, technikai helyiségek, az utasinformációs rendszer. Videokamerás megfigyelés gondoskodik a biztonságról, a szolgáltatások megközelítése akadálymentessé vált. Újjáépült az épületfűtés, az elektromos-, víz- és csatornahálózat, a tűzvédelem, sőt LED technikájú díszvilágítás készült.

A felújítás részeként a felvételi épület előtti keskeny városi előtér újjászülette. Új térburkolat, zöldfelületek, utcabútorok, valamint fedett kerékpártárolók készültek. Kaposvár városa a vasbeton közvilágítási oszlopoknak, az épülethez jobban illeszkedő, öntöttvas kandelábrekre cserélésével járult hozzá az összkép kialakításához.

A felújított vasútállomás illeszkedik a szintén támogatást kapott kaposvári intermodális csomóponthoz, amely közvetlenül az állomás mellett ad majd helyet a buszpályaudvarnak.

8.3.7. V/C. Dombóvár–Pécs vasútvonal

8.3.7.1. Pécs állomás felvételi épület korszerűsítése

Az átépítés kezdete: 2013. 12. 16.

Előirányzat: 1,5 Mrd Ft

Az átépítés befejezése: 2015. 07. 15.

A műemlék épület rekonstrukciója, a teljes forgalom fenntartása mellett, a műszaki szempontból indokolt szerkezeti és épületgépészeti munkák elvégzésén túl a vasúti szolgáltatások mai technikai és üzletpolitikai követelményeinek figyelembevételével, valamint az európai vasútállomás fejlesztési koncepciónak megfelelően valósult meg.

Az utasterek, a menetjegypénztárak, az ügyfélközpont, a mosdók, valamint a vasúti infrastruktúra működtetéséhez szükséges irodák, technikai helyiségek funkcionális korszerűsítése is megtörtént. Az állomás utastájékoztató és információs rendszere megújult. Az utazóközönség biztonsága érdekében pedig videokamerás megfigyelőrendszert telepítettek. A szolgáltatásokhoz az akadálymentes eljutás biztosított. Sor került az épületgépészeti berendezések, a fűtési rendszer, a víz-, a csatornahálózat, valamint az elektromos hálózat újjáépítésére.

Az épület volt posta szárnyában Kormányablakot alakítottak ki az állampolgárok jobb kiszolgálása érdekében.

A felújítás a MÁV Zrt. állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálati fejlesztési program-

jának keretében, az Új Széchenyi Terv forrásából és az Európai Unió támogatásával valósult meg.

Összegezve ami elkészült:

Az átépített vonalszakaszok hossza összesen: 173 km

Egyvágányú átépített pálya: 101 km

Kétvágányú átépített pálya: 67 km

Új kétvágányú pálya: 5 km

Villamosított vasútvonal hossza: 106 km

Átépített vasútállomások száma: 13

Új felvételi épületek száma: 9

Felújított felvételi épületek száma: 7

Új megálló helyek száma: 9

Az ETCS-L2 rendszer telepítése megkezdődött, üzembe helyezés még nem történt meg.

8.4. Jelenleg építés alatt lévő vonalak, vonalszakaszok, állomások

8.4.1. Nyíregyháza–Záhony vonal

8.4.1.1. Kisvárda vasútállomás

Az átépítés kezdete: 2016.10.01.

Előirányzat: 4 milliárd Ft, MÁV ZRT saját forrás,

Tervezett befejezése: 2018. 12. 20.

Az átépítés három ütemben valósul meg:

Az első ütemben, a 2016 októberében indult kivitelezés során 38 férőhelyes P+R parkoló épült meg a hozzá kapcsolódó úttal.

A második ütemben, 2017. évben megkezdődött a gyalogos- kerékpáros aluljáró és a tetővel ellátott magas peron építése is, amelyek 2018 végére fejeződnek be.

Az aluljáró alkalmas lesz a mozgáskorlátozottak kényelmes és biztonságos közlekedésére, rámpák és liftek biztosítják az egyenlő esélyű hozzáférést.

Ezzel egy időben újítják fel a vágányhálózatot a személy- és a teherforgalom menetrendszerűségének biztosítása érdekében.

A harmadik ütemben kerül sor a régi felvételi épület felújítására, míg a '60-as években épített felvételi épületet elbontják.

8.4.2. V/B szárnyvonal

8.4.2.1. Budapest–Pusztaszabolcs vonalszakasz

Az átépítés kezdete: 2017. 11. 01.

Előirányzat: nettó 148,4 Mrd Ft

Tervezett befejezése: 2020. 12. 20.

Az átépítés két ütemben valósul meg:

Az első ütemben:

2016 és 2019 között Kelenföld–Százhalombatta szakasz átépítését végzik el. A 20,5 km hosszú szakaszon megtörténik a vasúti pálya teljes átépítése, nagyrészt 120 km/h pályasebességre, 225 kN tengelyterhelés mellett. Az állomásokon és megállóhelyeken 55 cm magas peronok, peronaluljárók, rámpák, liftek, perontetők, P+R parkolók épülnek, korszerű térvilágítás rendszerrel.

A villamos felsővezeték rendszer teljes hosszban átépül.

Az állomásépületek állapotuktól függően felújításra, átépítésre vagy bontásra kerülnek. A vonalszakaszon meglévő műtárgyak átépülnek, új műtárgyak létesülnek (pl. Bp. XXII. ker. Növény utcai és Vágóhid utcai műtárgyak, az Érdliget Balatoni út 7. sz. főút feletti műtárgy), a szintbeli útátjárók részben átépülnek. A közbeszerzési eljárás folyamatban van.

Előirányzat: 50,7 Mrd Ft

A második ütemben:

Százhalombatta Budapest felőli végétől kiindulva 12,8 km hosszban új kétvágányú pálya épül, amely Ercsi és Ivánca állomások között csatlakozik vissza a meglévő nyomvonalra.

Ercsi elágazás–Pusztaszabolcs között a meglévő pálya korszerűsítésére kerül sor. Az átépülő pálya 160 km/h sebességgel, 225 kN tengelyterheléssel lesz járható. Százhalombatta és Pusztaszabolcs között 27,9 km hosszban átépül a vasúti pálya valamennyi eleme.

Az átépítés részét képezi a 30-as és 40-es vasútvonalak vágánykapcsolatát szolgáló, Érd–Érd-alsó között épülő új, 1,3 km hosszú összekötő vágány is.

Szükséges a 6. számú főút közel 2 km hosszú korrekciója új műtárgyak építésével, míg Pusztaszabolcsra egy alsórendű közút aluljárós átvezetésére és nyomvonal korrekciójára kerül sor a vasúti fejlesztéshez kapcsolódóan.

Az átépítés keretében 27 db híd, kerethíd és átereszt, a vasúti zajhatás csökkentésének érdekében 13 km hosszú zajvédő fal épül.

Az ETCS-L2 vonatbefolyásoló rendszer telepítésére a terv szerint 2017 és 2020 között kerül sor.

Előirányzat: 97,7 Mrd Ft

8.4.3. Budapest–Miskolc–Nyíregyháza vasútvonal

A Kormány döntése értelmében Budapest–Nyíregyháza viszonylatban a vasúti folyosószakasz korszerűsítését három ütemben kell megvalósítani, nevezetesen:

1. **Ütem:** Rákos (kiz.)–Hatvan (kiz.),
2. **Ütem:** Hatvan (bez.)–Miskolc-Tiszai pu. (kiz.),
3. **Ütem:** Miskolc-Tiszai pu. (kiz.)–Nyíregyháza (kiz.).

Az átépítés részeként külön ütemezéssel valósul meg, a Miskolc-Tiszai pu. és Szerencs állomások korszerűsítése.

8.4.3.1. Budapest–Hatvan vonalszakasz

Az átépítés kezdete: 2018. 02. 28.

Előirányzat: 166 Mrd Ft

Tervezett befejezése: 2020. 12. 31.

Tervezett állapot:

A vasúti pálya 58 km hosszú szakaszon épül át, 120-160 km/h pályasebességre és 225 kN tengelyterhelésre.

Korszerűsítésre kerülnek a vasútállomások: Pécel, Isaszeg, Gödöllő, Aszód, Tura, Hatvan és a megállóhelyek Városlételep, Rákosliget,

Rákoscscaba-Újtelep, Rákoscscaba, Gödöllő-Állami telepek, Máriabesnyő, Bag, Hévízgyörk, Galgahévíz.

Új, külön szintű közúti keresztezés kerül kialakításra több helyszínen a jelenlegi keresztezések kiváltására: Budapest XVII. Cinkotai út és Tarcsai út, Pécel Rét utca, Isaszeg 3103. út, Gödöllő Köztársaság út, Tura 3014 j. út.

Az állomásokon és megállóhelyeken 55 cm magas peronok, peronaluljárók, perontetők, állomási előterek, autóbusz-fordulók és P+R parkolók épülnek. Felújításra kerül a villamos felsővezetéki és a térvilágítási rendszer. Új elektronikus biztosítóberendezés, utastájékoztató és térfigyelő kamerarendszer létesül.

Egyes szakaszokon zajvédő falakat is építenek.

8.4.3.2. *Hatvan–Miskolc vonalszakasz*

Az átépítés kezdete: 2017. 03. 20.

Előirányzat: 124,5 Mrd Ft

Tervezett befejezése: 2020. 12. 30.

Tervezett állapot:

A vasúti pálya 115 km hosszban kerül átépítésre 160 km/h engedélyezett sebességre alkalmasan, 200 km/h sebességű nyomvonalvezetéssel. A tengelyterhelés 225 kN.

Az állomásokon és megállóhelyeken 55 cm magas peronok, peronaluljárók, perontetők, állomási előterek, autóbusz-fordulók és P+R parkolók épülnek. Felújításra kerül a villamos felsővezetéki és a térvilágítási rendszer.

Új elektronikus biztosítóberendezés, utastájékoztató és térfigyelő kamerarendszer létesül. A szükséges szakaszokon zajvédő falakat építenek.

Kál-Kápolna vasútállomásra új felvételi épületet terveztek a jobb vágány mellett, a Miskolc felé néző oldalon, gyalogos aluljáróval, P + R parkolóval és közúti aluljáróval. Az új létesítmények építési területe csak lakóházak elbontásával alakítható ki, jelentős ráfordítással. Miután az állomás és a kapcsolódó létesítmények új helyen történő megépítését kellően

nem indokolták meg a terv a a település lakóinak tetszését nem nyerte el.

A jelenlegi felvételi épületet 2015-ben felújították. A gyalogos- és egyben peronaluljáró a település Széchenyi utcáját összekötően, a vágányok alatt megépíthető. Ugyanitt a parkoló is kialakítható.

A közúti aluljáró a vasút alatt, a Rózsa utca és a Kápolnai út között kedvezőbben építhető meg. A tervezett aluljáró útszakasza egyébként is a Kápolnai úthoz csatlakozik. A tervezett megoldások erőteltése helyett célszerű a funkciót újra gondolni és az átépítést annak megfelelően végigvinni.

8.4.4. *V/B. Pusztaszabolcs–Dombóvár–Gyékényes vonal*

Az átépítés kezdete: 2017. 08. 01.

Előirányzat: nettó 124,5 Mrd Ft

Tervezett befejezése: 2020.

A Dombóvár–Gyékényes vonalszakasz hossza 101 km. Az elkészült "Megvalósíthatósági Tanulmányt" értékelő Tervtanács az NKS-ben megfogalmazott költséghatékonysági elveknek megfelelően egy új, kiegészítő változat kidolgozását írta elő.

A geometriai korrekciók nélkül, a meglévő alépitményt megerősítve, a felépitmény nyomvonalon történő 100-120 km/h sebességűre történő átépítésével feladják a 160 km/h sebességre alkalmas pálya megvalósítását.

Csak a nagyobb állomásokot újítják fel, a kisebb állomások, megállóhelyek magasabb színvonalú átépítése elmarad, megszakítva ezzel a már kialakított komplex szemléletű gyakorlatot.

A teljes Pusztaszabolcs–Gyékényes vasútvonal korszerűsítése 160 km/óra tervezett sebességgel 290-350 milliárd forintra becsülhető. A vonalszakaszon a fejlesztéssel járó kiadás 120, illetve 160 km/óra vonali sebességet alapul véve 150 milliárd forint körüli összeg lehet.

Uniós támogatás nélkül biztosan nem korszerűsíthetők a vonalak, mert túl nagy az erőforrásigénye a fejlesztésnek.

Az ETCS-L2 kiépítése része az új változatnak is.

8.5. Előkészítés alatt lévő vonalszakaszok

8.5.1. Miskolc–Nyíregyháza vonalszakasz

Az átépítés kezdete: Az átépítés ütemezése még nem történt meg,

Előirányzat: 124,5 Mrd Ft

Befejezés: 2022 utáni évekre várható.

A tervezett állapot:

A vasúti pálya 86 km hosszban kerül átépítésre 160/120/100 km/h engedélyezett sebességgel. A tengelyterhelés 225 kN.

Szerencs állomáson, az átmenő vágányok 100 km/h sebességre épülnek át.

A nyíltvonali szakaszok pályakialakítása:

Miskolc-Tiszai pu. (kiz.)–Mezőzombor (bez.) kétvágányú, Mezőzombor (kiz.)–Görögszállás (kiz.) egyvágányú, de az aléptímeny teljes (kétvágányú) szélességben épül ki.

A terv Tokaj és Rakamaz között 120 km/h sebességű egy vágányt tartalmaz, mert a második vágány megépítéséhez szükséges nagy műtárgyakat költségesnek ítélik meg. Görögszállás (kiz.)–Nyíregyháza (kiz.) kétvágányú.

A vasúti töltések és az altalaj olyan rossz állapotú, hogy az előírt 120 km/h sebesség és a 225 kN tengelyterhelés biztosítása érdekében, az érintett szakaszokon, a 6-8 m magas teljes töltést el kell bontani. Új töltésalapozásra van szükség, min. 1 m talajcserével, geotextília + georács fektetésével, durvaszemcsés töltéstalajjal, 1:3 rézsúhajlás kialakítása mellett.

Tokaj állomás és a Tisza mederhíd között, a töltés felső, 4 m magas részét a menetsebesség növelése és a minőségi követelmények maradéktalan betartása érdekében el kell bontani, helyette pedig újat építeni megfelelő szemcsés töltésanyagból.

Az új töltés 1:3 rézsűje, – amely burkolás esetén 1:2-re módosítható – a töltések tengelyének még 15-20 m távolsága esetén is belemetsz a

jelenlegi töltésbe, így a töltés csak két ütemben építhető. Az új töltés építése idején a kb. 4-5 m magas töltést vasúti teherre méretezett szádfallal kellene védeni a vonal teljes hosszán, az állandóan változó teljes átázás, illetve kiszáradás, valamint a rossz altalaj miatt, ami 15-20 m távolságra sem kedvezőbb.

A tervben mind az öt híd cseréje előirányzott, amelyeket speciális technológiai megoldások felhasználásával gyártnak le.

A Tokaj–Rakamaz városok közötti vasúti és közúti vonalszakaszokat a 4. ábra mutatja.

4. ábra: A Tokaj–Rakamaz városok közötti vasúti és közúti vonalszakaszok



Az ütemes, a forgalmat vágányzárakkal a legkevesebb mértékben zavaró kivitelezést az ártéri hidak, valamint a töltések elhagyásával lehet elérni. Helyettük a kétvágányú völgyhíd megépítése jelent korszerű és időtálló megoldást. A tervezett egyvágányú ártéri megoldás a

jelenlegi állapotokat hosszú távra konzerválja, nem kis erőforrás ráfordítással, mindezt EU támogatással. Saját erőforrás az esetleg később megépítésre kerülő második vágányra eleve kilátástalan.

Az engedélyezési tervnek tartalmaznia kell a kétvágányú nyíltvonal, állomási és az ártéri pályaszakaszok kialakítását, ezért ezeket a terműveleteket célszerű előtérbe helyezni és elkészíteni.

Az ártéri hidak, valamint a töltések átépítésének elhagyásával megtakarítható költségek a völgyhíd megvalósítására fordíthatók. Tokaj állomás átépítése egy ütemben, de két szakaszban a töltéscserét és védelmet műszaki szempontból egyaránt biztosítani tudja. Így a Mezőzombor–Nyíregyháza vonalon a kétvágányú vasúti pálya megépítése az eredeti elképzelések szerint valósulhat meg, ami egyben garantálja a minőségi színvonal javulását és a kapacitás bővülését.

A kivitelezési munkák még nem kezdődtek el. A MÁV Zrt 2018. évi fejlesztési tervében, a vonalszakasz munkái nincsenek ütemezve. A döntés megváltoztatására most van még lehetőség, hogy ezen a vonalszakaszon egy lépésben készüljön el a kétvágányú vasúti pálya, mivel a megvalósításra előre láthatólag 2020 után kerülhet sor.

A kétvágányú völgyhíd metszetét, az 5. ábra mutatja be.

8.5.2. Székesfehérvár–Veszprém–Boba vasútvonal

Az átépítés kezdete: 2020. utáni időre ütemezhető.

Előirányzat: 124,5 Mrd Ft

Átépítés befejezése: nincs időpont megjelölés.

Tervezett ütemek:

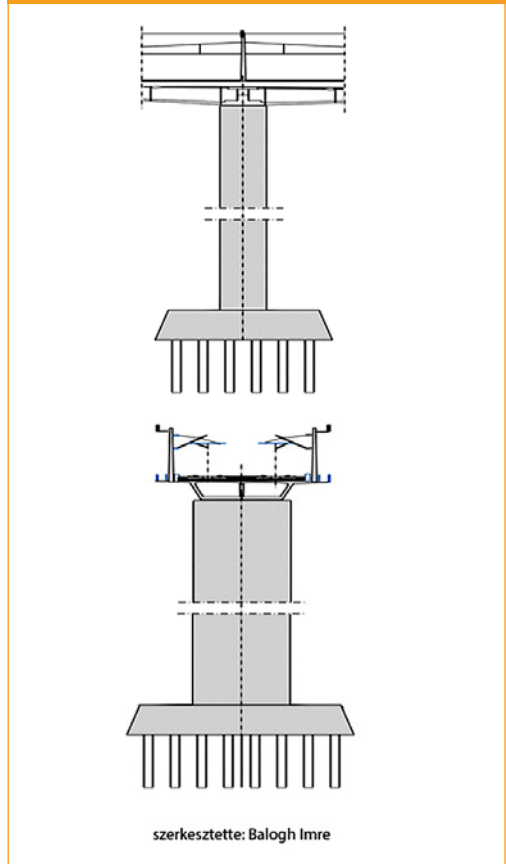
I. ütem:

A Székesfehérvár–Veszprém–Ajka vonalszakasz

II. ütem:

Ajka–Boba vonalszakasz.

5. ábra: Kétvágányú völgyhíd metszete



szerkesztette: Balogh Imre

Tervezett állapot:

A korszerűsítés kiviteli tervei elkészültek. Ezek magukban foglalják a második vágány kiépítését Székesfehérvár–Várpalota és Hajmáskér–Veszprém állomások között.

Várpalota, Hajmáskér, Veszprém, Ajka állomásokat teljesen átépítik, külön szintű gyalogos és közúti átjárókkal.

Kicserélik az állomási és vonali biztosítóberendezéseket, a vasútvonal teljes hosszán ETCS-2 vonatbefolyásoló rendszert telepítenek.

Székesfehérvár–Várpalota és Hajmáskér–Veszprém állomások között a vasúti pálya átépítése, valamint a 2. vágány megépítése 160 km/h pályasebességre alkalmasan. A tengelyterhelés 225 kN.

Az átépítés során Boba és Ajka között 160 km/h, Veszprém és Herend között 120 km/h-ra emelik a vonal engedélyezett sebességét. A villamos felsővezeték hálózat kiépítése a szakaszokhoz igazodóan készül. Az állomási és vonali biztosítóberendezések cseréje, az ETCS telepítése teljes hosszban.

8.5.3. Nyíregyháza–Záhony vonal

Kiindulási állapot:

A vonalszakasz hossza 67 km. Nyíregyháza és Tuzsér között a pálya kétvágányú, Tuzsér és Záhony között egyvágányú.

A cél az, hogy:

- a teljes vonalon megépüljön a kétvágányú pálya, 160 km/h engedélyezett sebességre, az állomási és megállóhelyi vágányokkal együtt,
- villamos felsővezeték-hálózat kiépítése a szakaszokhoz igazodóan,
- az állomásokon és megállóhelyeken 55 cm magas peronok, peronaluljárók, perontetők, állomási előterek, autóbusz-fordulók és P+R parkolók épüljenek,
- az állomási és vonali biztosítóberendezések cseréje, az ETCS-2 telepítése,
- a menetközbeni automatikus nyomtávvaltoztatás megépítése fonódott vágánnyal, Záhony személypályaudvaron, a határátkelés komfortos gyors megvalósításához.

A Nyíregyháza–Záhony vonalszakasz korszerűsítésére, egyelőre ütemezés nincs.

8.5.4. V/C. Dombóvár–Pécs–Magyarbóly vonal

Az átépítés kezdete: átütemezésre került 2020 utáni évekre.

Előirányzat: 124,5 Mrd Ft

Átépítés befejezése: nincs időpont megjelölve.

A MÁV Zrt. és a MÁV – START Zrt. vezetése egyetért abban, hogy fejleszteni kell ezt a vonalat. Erre lehetőség a 2020 utáni uniós költségvetési tervezési ciklusban várható.

Vannak olyan szakaszok, ahol ma már csak legfeljebb 80 km/h sebességgel lehet közlekedni. Amennyiben a nagyberuházást elvégzik, 160 km/h-ra lesz emelhető a sebesség.

9.1. Személyszállítás

A személyszállítást végző vasút fontos tevékenysége a nagyvárosok közötti gyors és komfortos utasszállítás és a növekvő elővárosi forgalom lebonyolítása ütemes menetrend szerint. Emellett jelentős feladat a nemzetközi személyszállítás ellátása.

A vasúti személyszállítási közszolgáltatás keretében meghirdetett menetrendszerű közlekedés lebonyolítása elsőbbséget élvez a vasúti pályahálózaton.

9.1.1. Bajánsenye–Budapest–Koper viszonylat

IC vonatok: két vonatpár, Koper végállomásra és vissza.

A belföld kínálatot az érvényes menetrend tartalmazza.

9.1.2. Budapest–Miskolc–Záhony viszonylat

EC vonatok: Kassa és Budapest kapcsolatát két pár EC vonat biztosítja.

IC vonatok: A vonalon az ütemes közlekedés gerincét az ún. kör-IC rendszer adja, amely a megyeszékhelyről kétóránkénti közvetlen elérést biztosít a fővárosba és egyebek között Szerencs, Tokaj, Nyíregyháza, Debrecen Hajdúszoboszló és Szolnok városokba is. A menetrendi kínálatot jelentősen befolyásolják a Budapest–Debrecen–Záhony vonal felújítása miatt gyakorta módosuló vágányzári menetrendek. Ilyenkor a kör IC vonatok többsége csak Nyíregyházáig, ill. Nyíregyházától közlekedik. A Budapest–Hatvan–Miskolc útvonalon közlekedő IC járatok óránkénti gyakoriságuk. Hétfégen egy pár vonat biztosít közvetlen IC összeköttetés Budapest–Sátoraljaújhely között.

Sebes vonatok: Budapest–Sátoraljaújhely között kétóránként közvetlen sebesvonatok járnak, a kieső órákban Szerencs–Sátoraljaújhely között betétjáratok biztosítják az óras eljutási gyakoriságot. A kínálat része a közvetlen balatoni kapcsolat is, szezonalban napi két sebesvo-

natpárral. Iskolai időszakban a fenti kínálatot a hétféligi forgalomban a Campus expresszvonat egészíti ki, amely a megyeszékhelyet Szegeddel köti össze.

Személyvonatok: Füzesabony és Miskolc között óránként, Miskolc és Szerencs között is óránként járnak, ezt a csúcsidőben néhány ütemen kívüli betétjárat egészíti ki. Szerencs és Sátoraljaujhely között, a pálya felújításának érdekében átszállásos vágányzár volt 2014. szeptember 1-jétől november 30-ig. Az IC forgalomban az utóbbi éveket tekintve az utaslétszám stagnál, és a gyorsvonati forgalomban sem látszik jelentős változás. Személyvonati szegmensben hagyományosan a Miskolc–Szerencs közötti szakasz a legerősebb, ezt részben az autóbusz-hálózat kiterjedése is magyarázza. Szerencsen, Sárospatakon és Sátoraljaujhelyen az ÉMKK autóbusz-menetrendje csatlakozást biztosít a vonatokhoz, a ráhordó/ elhordó tevékenység jól működik.

Nyíregyháza és Szerencs között kétórás ütemidővel közlekednek az IC vonatok.

Nyíregyházáról Miskolc felé a személyvonatok egész órában indulnak, míg az ellenpárjuk 5 perccel korábban érkezik.

Mivel Nyíregyháza és Mezőzombor között egyvágányú a vonal, ha a Miskolc felől érkező vonat 5 percnél többet késik, a Miskolc felé kiinduló vonatnak is késést okoz.

A menetrendi stabilitás, valamint az eljutási idő csökkentése és az áruszállítás gyorsítása, nem utolsó sorban a napi forgalomszervezés érdekében, szükség van a második vágányra a Mezőzombor–Nyíregyháza közötti teljes vasúti szakaszon.

9.1.3. Split–Zágráb–Dombóvár–Budapest viszonylat

IC vonatok: három vonatpár közlekedik, ebből két vonatpár Budapest és Zágráb között.

A nemzetközi vonatok változó menetrendje évente követhető, az érintett országok egyezményei alapján.

Növekvő forgalmat bonyolít le az V/B folyosó Zágrábtól – Gyékényesen és Dombóváron át – Budapestig a nemzetközi, a belföldi és az elővárosi személyszállításban.

9.1.4. Magyarbóly–Pécs–Dombóvár–Budapest viszonylat

A két szárnyvonal Dombóvárnál találkozik, és együttesen Érdnél csatlakozik az alapfolyosóhoz, miután Dombóvárnál még az V/C mellékág is becsatlakozik, torlódást okozva ezzel Budapest elővárosi térségében

IC vonat menetrend szerint Pécsig közlekedik. A diákok és a turisták növelik a személyforgalmat.

Nemzetközi IC vonat Budapest–Ploce viszonylatban nem közlekedik.

Személyvonat: Magyarbóly és Pélmonostor között nincs vasúti menetrend érvényben.

9.2. Teherforgalom

Az áru fuvarozó vasút fő feladata az export, import és tranzitszállítás lebonyolítása piaci körülmények között. Az áru fuvarozó vasút megfelelő szövetségi rendszerbe integrálódhat, magántőke bevonásával versenyképességét növelheti. Az állam, mint tulajdonos a vasúti áru fuvarozásból fokozatosan kivonul.

A Központi Statisztikai Hivatal éves adatait vizsgálva megállapítható, hogy míg a hazai vasúti áru forgalom a 2012–2013-es évek között 7,9%-kal növekedett, addig a 2014–2015-ös években 2,2%-os a csökkenés. A 2016-ban csupán az áruk 19%-át fuvarozták vasúton. Ez alapján megállapítható, hogy az e-útdíj bevezetésének forgalomátterelő hatása érdemben nem látszik a vasúti áru forgalomban.

A Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége (MLSZKSZ) saját kutatási adatai szerint 2012. év végéig a hazai intermodális forgalom (Ro–La-val együtt) vasúti fuvarozási ágazaton belüli részaránya folyamatos, bár szerény növekedést mutat: az elmúlt öt év tendenciáit figyelve ez évi 1–2%. A vasúti áru fu-

varozáson belül a hazai intermodális forgalom részaránya 2015-re elérte a 15,5%-ot, ami jó irány, de a nyugat-európai országok 20-25%-os mértékétől ez még mindig messze van.

9.2.1. Az V. számú páneurópai alapfolyosó forgalma

A MÁV Zrt. által üzemeltetett vasútvonalakra jelenleg 36 vasútvállalat kötött Hálózat-hozzáférési Szerződést és végez aktív fuvarozói tevékenységet. Ezek közül a Rail Cargo Hungaria Zrt. (RCH) végzi a fuvar feladatok 80%-át.

Az import és export forgalom a Hidasnémeti, Sátoraljaújhely és Bánréve szlovák, valamint a Záhony ukrán országhatárok felé irányul. Ez az áruáramlat elsődlegesen a 90. sz., a 80. sz., 92. sz. és a 100. sz. vonalakat terheli. A 100. sz. és a 80. sz. vasútvonal az alapfolyosó részét képezi.

A különböző gazdasági és egyéb korlátozások ellenére az Ukrajnából Magyarországra belépő forgalom 2016 végére 9%-kal nőtt.

A teherforgalom a tarcali kőbánya termeléséhez képest átmenetileg visszaesett, de még mindig jelentős vasúti áru fuvarozási leterheltséget jelent a vonalszakaszon.

Az autópályák építéséhez, a 88. sz. vasútvonallal érkezik a kavics, ami tovább növeli a 80. sz. vonal leterheltségét. A 89. sz. vonalról kő- és olajszállítmányok érkeznek Szerencsen át a fővonalra.

A fuvarfeladatok nagyobb részét éjszakai vonattovábbítással bonyolítják le, hogy minél kevésbé befolyásolják a menetrendszerű személyszállítást.

Záhony térség felzárkózását, versenyképességének javítását szolgáló megállapodást írtak alá 2017. február 3-án, Mándokon. A kormányzat támogatásával a Dunai Vasmű nyersanyagellátását a következő években Záhonyon keresztül biztosítják. Az ISD DUNAFERR és a Rail Cargo Hungaria Zrt. (RCH) együttműködésének feltételeit rögzítő okmány hosszú távon garantálja a térség fejlő-

dését. A DUNAFERR cégcsoport évente megközelítőleg 4 millió tonna forgalmat bonyolít le, az RCH-val.

A megnövekedett fuvarfeladatok teljesítésének nagyobb része éjszakai vonattovábbítással kerül lebonyolításra, a 80. sz. és a 100. sz. vonalra érvényben lévő vágányzári időszakokra is tekintettel, hogy minél kevésbé befolyásolja a menetrendszerű személyszállítást.

A 100. sz. fővonal Budapesten csatlakozik az alapfolyosóhoz. Az idáig felfuvarozott áru egy része az alapfolyosón Bajánsenye irányába halad Koperig. A Koperből vasúton érkező kohászati alapanyagok horvát vagy szlovén vasúti kapcsolatokon át érkeznek Dombóvárra és onnan Dunaújvárosba.

9.2.2. V/B szárnyvonal

Az export, import és tranzitáruk szállítása Koper és Fiume kikötői viszonylatban ezen a szárnyvonalon történik. Jelentős a vasérc és a szén szállítás Dunaújvárosba. A szállítási teljesítményt a magyar gabona kikötőkbe szállítása csak növeli.

9.2.3. V/C szárnyvonal

Magyarbóly és Pélmonostor határátmenettel áruszállítás jelenleg csak külön engedéllyel történik mind kishatárforgalomban, mind távolsági vagy kikötői szállítás vonatkozásában. Plocse kikötője személy- és áruszállítás tekintetében csak kerülő útirányokon érhető el.

10. JÖVŐKÉP

Legalább olyan nagy jövő áll a vasút előtt a 21. században, mint a 19. század második felében. Azok az országok, amelyek nem korszerűsítik vasúthálózatukat, kimaradnak a közlekedés-fejlesztés fő irányáiból.

A bosnyák vasúthálózat nem túl kiterjedt, de a tengerhez vezető úton kulcspozícióban van. A plocei vonalban nagy potenciál van, és a kelet-nyugati forgalomban is óriási tartalékokkal bír a Dobojs-Banja Luka vonal. Mindennek a kulcsa a fejlesztés, amely EU támogatással és a

gazdaság fejlődésével talán elérhető közelségbe kerül. A biztató jelek már láthatók, kíváncsiak leszünk, hogy elindul-e a bosnyák vasút az európai úton, vagy inkább belesimul a balkáni masszába.

Az alapfolyosóval és a szárnyvonalakkal érintett országok kölcsönös érdekeik mentén öszszehangolják fejlesztési elképzeléseiket.

A magyar folyosó és a szárnyvonalszakaszok fejlesztése újraütemeztetten és a fontossági sorrend alapján kerülnek megvalósításra. Magyarországon belül kialakul a vasúti folyosókat és szárnyvonalait összekötő belső vasúthálózat.

Üzembe helyezésre kerülnek, az ETCS-L2 és GSM-R rendszerek.

A rendelkezésre álló forrásokat hatékonyan felhasználó, folyamatosan fejlődő szolgáltatási színvonalat biztosító, ügyfélorientált, fenntartható, biztonságos, a hazai közlekedési célokhoz és az európai hálózatokhoz is illeszkedő magyar vasúti hálózat alakulhat ki 2025-ig.

11. BEFEJEZŐ ÖSSZEFOGLALÓ AZ ALAPFOLYOSÓ ÉS SZÁRNYVONALAINAK MAGYAR SZAKASZAIT ÉRINTŐEN

Magyarországon az alapfolyosón csak a Dunántúlon folyt a vasúti pálya korszerűsítése, miközben a Budapest–Miskolc–Nyíregyháza–Záhony nagyobbik vonalszakaszon és a folyosó szárnyvonalain kisebb mértékű, sebességkorlátozásokat feloldó karbantartásokra került sor.

Akkor, amikor a koncepciót készítettük szorosabb ütemet javasoltunk az átépítés megvalósítására, a domborzati viszonyok és helyi adottságok figyelembevételével, különös tekintettel, a Bajánsenye–Zalalövő, Veszprém–Székesfehérvár, Miskolc–Nyíregyháza viszonylatokra, közte Tokaj és Rakamaz állomásokra, a Tisza meder feletti hídjának és az ártéri hidak helyett völgyhidas kétvágányos átépítésére, a Nyíregyháza–Záhony közötti második vágány hiányára.

Az EU a vasúti folyosók teljes hosszát érintő, emeltszintű átjárhatóságának kialakítására 10–12 évet javasolt általában figyelembe venni. A koncepciónk 15 éves átfutási időt vett figyelembe.

Sem az alapfolyosó, sem a szárnyvonalai nem épültek át a kezdéstől eltelt időszak alatt. Az átépített szakaszokon jelenleg még nem közlekedhetnek 160 km/h sebességgel a vonatok az ETCS-L2, és a GSM-R rendszerek elhúzóó üzembe helyezése miatt.

A koncepciótól való eltérésből származó hátrányos helyzet kialakulása – legalább az alapfolyosó nem készült el teljes szakaszon – nem ellensúlyozható az azt helyettesítő alternatív vasútvonal építésével, mert ez is csak Püspökladányig készült el, mint TEN-T vasútvonal.

A kialakult körülmények folytán szükséges, hogy a vasút fejlesztésével foglalkozók értékeljék az átépítés menetét és az előrehaladást. Készüljenek el az elemzések alapján lehetséges legkedvezőbb tervezői megoldások, valamint az átépítési munkák hátralévő szakaszainak kivitelezés ütemezése, az erőforrások koncentrációjával.

Mivel 2020-ig jelenleg nem tervezik Tokaj és Rakamaz állomások átépítését, a mederhíd és az ártéri hidak cseréjét, érdemes, egyben szükséges is, a megvalósíthatósági tanulmányt készítő Tervező Konzorcium figyelemfelkeltő ajánlásaira visszatérni, amelyek az állomási vágányok és az ártéri vasúti töltésre vonatkoznak, egy sejtetett völgyhidas megoldást illetően. Természetesen nem hanyagolható el a megvalósítás költsége, amelyben a régi töltések elbontása, majd újjak építése, valamint az ártéri hidak és a mederhíd cseréje együttesen megközelíti a teljes érintett szakasz völgyhídjának megvalósítási költségelőirányzatát.

Az elkövetkező 15 évnek kell választ adni arra, hogy az alapfolyosó és szárnyvonalai, ha késve is de végre elkészülnek és a vasúti közlekedés javát emelt szinten szolgálják.

FELHASZNÁLT IRODALOM A MÁSODIK RÉSZHEZ

- [17] KÖRNYEZETI HATÁSTANULMÁNY – KÖZÉRTHETŐ ÖSSZEFOGLALÓ, Rákos mh. (kiz.) – Hatvan áll. (kiz.) vasúti vonalszakasz korszerűsítése, UVATERV 2011. december.
- [18] IHO – Vasút – Vasút fejlesztés IKOP pénzből 2016.5.24
- [19] Összefoglaló a Budapest – Székesfehérvár vasútvonal korszerűsítése I. ütem MÁV Csoport
- [20] Megújult a Dombóvár – Kaposvár közötti vasútvonal, MÁV Csoport 2016.12.09.
- [21] Pécs MÁV Vasútállomás felvételi épület felújítási munkái, PRIMÉPÍTŐ, 2015
- [22] IHO - Vasút - Kezdődik a 80a felújítása, 2018.01.04.



Modernizing the hungarian sections of the 5th pan-european railway corridors and by-lines Part 2

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).

What has been realized on the basic corridor and on the by-lines in nearly 20 years?



Modernisierung der Ungarischen Abschnitte des 5. Pan-Europäischen Eisenbahnkorridores und Seiner Stichbahnen 2. Teil

Auf den Europäischen Verkehrsministerkonferenzen 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). Was wurde realisiert auf dem Hauptkorridor und auf den Stichbahnen in den vergangenen nahezu 20 Jahren?