

VASÚTFEJLESZTÉSEK EU-S FORRÁSBÓL ÉS AZ IVJ PROGRAM PERSPEKTÍVÁI

2014-2035



Kikina Artúr
pályaműködtetési és beruházási
vezérigazgató-helyettes
Bükkföld, 2024. április 17.



- **Az EU hosszú távú költségvetése** [többéves pénzügyi keret (MFF)] az EU hosszú távú prioritásaival összhangban valamennyi szakpolitikai területen biztosítja a programok és az intézkedések finanszírozását
- Az MFF **hétéves** időszakot ölel fel
- **Programozási időszakok** és operatív programok
 - 2007-2013 KÖZOP *(lezárva)*
 - 2014-2020 IKOP & CEF *(műszaki zárás megtörtént, pénzügyi zárás folyamatban)*
 - 2021-2027 IKOP+ & CEF & RRF *(projektlista nem végleges, forrásbiztosítás nem történt)*
 - 2028-2035 *(az egyeztetések nem kezdődtek meg)*
- A forrás felhasználása n+2 vagy n+3 szabály szerint a programozási időszakon túl is lehetséges

2013 ÓTA MEGVALÓSULT KIVITELEZÉSEK



A Budapestre bevezető 11 vasútvonalból 4 komplex rekonstrukciója

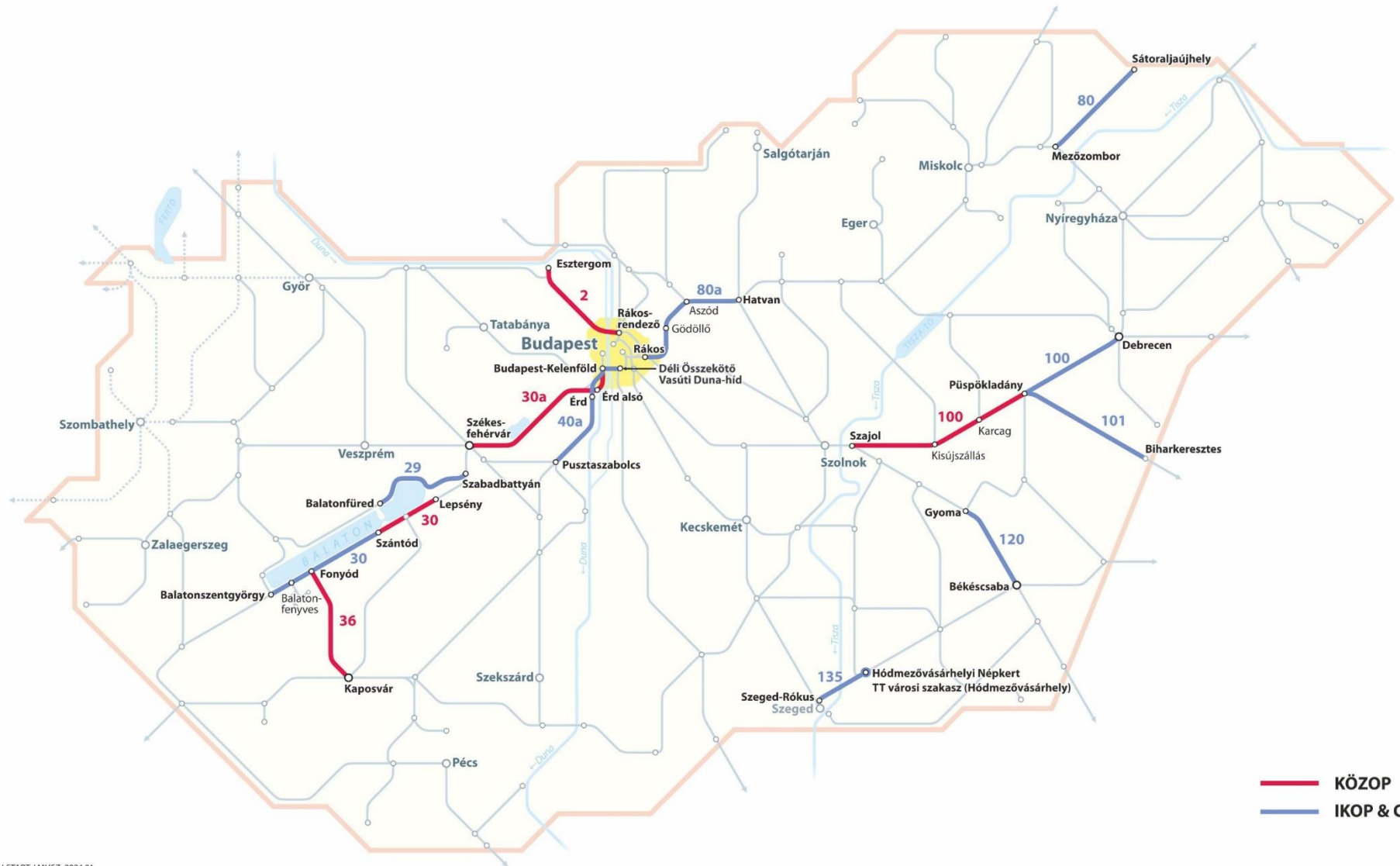
A dél-balatoni vonal komplex rekonstrukciója és az észak-balatoni vonal részleges villamosítása

Folytatódott a debreceni és a békéscsabai fővonalak átépítése

Tram-Train üzem létesült Szeged és Hódmezővásárhely között

Vasútvillamosítás a zempléni térségben

További lokális beavatkozások (felvételi épületek, villamos alállomások)



© MÁV-START / MUSZ, 2024.01.

FOLYAMATBAN LÉVŐ KIVITELEZÉSEK

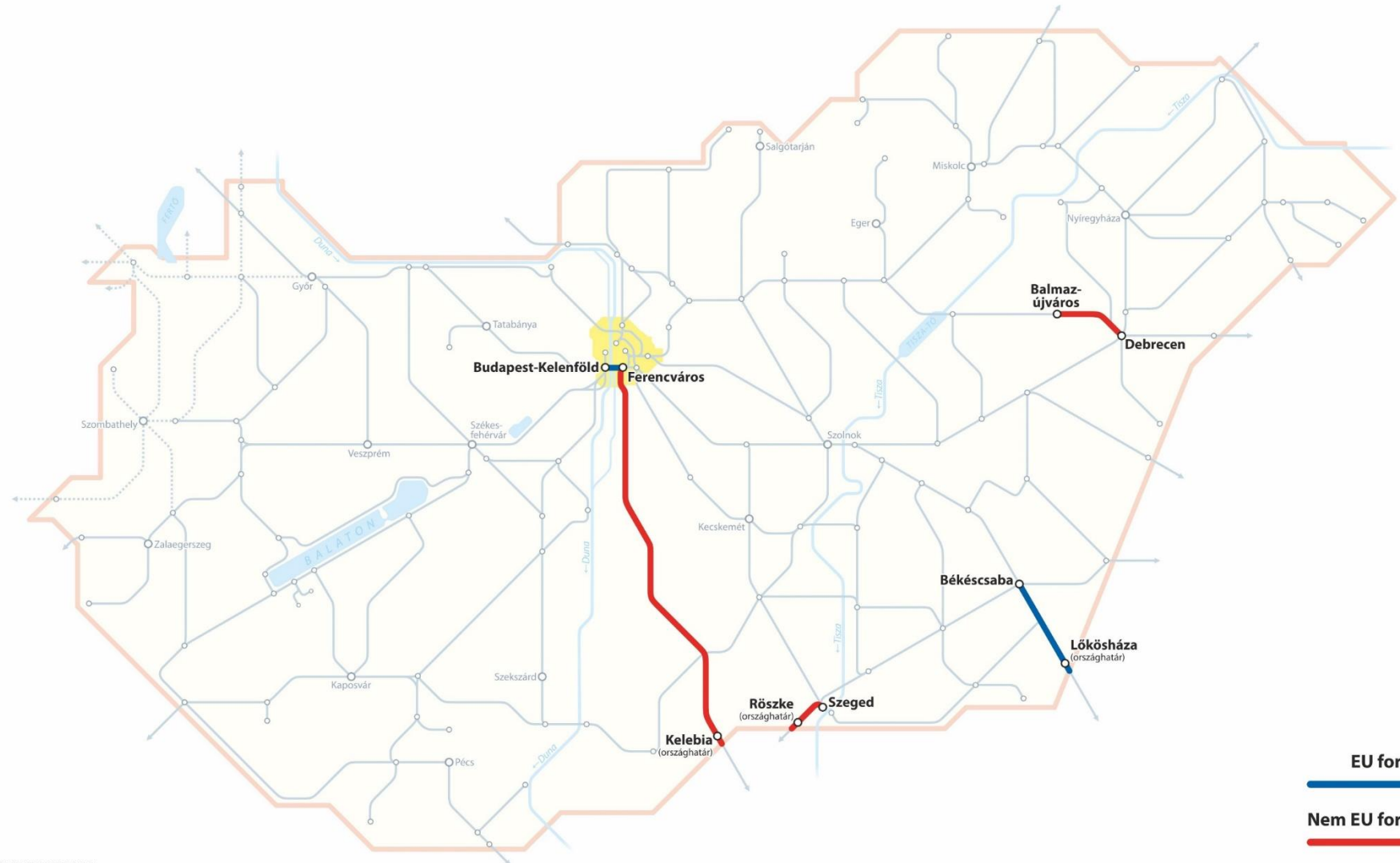


Korábbiakhoz képest
alacsonyabb beruházási
dinamika

A 2014-2020 programozási
ciklus lezárás alatt

A 2021-2027 programozási
ciklus még nem indult el
(korlátozott hazai
előfinanszírozás)

Államközi szerződésekhez
és ipartelepítésekhez
kapcsolódó beruházások



EU forrás

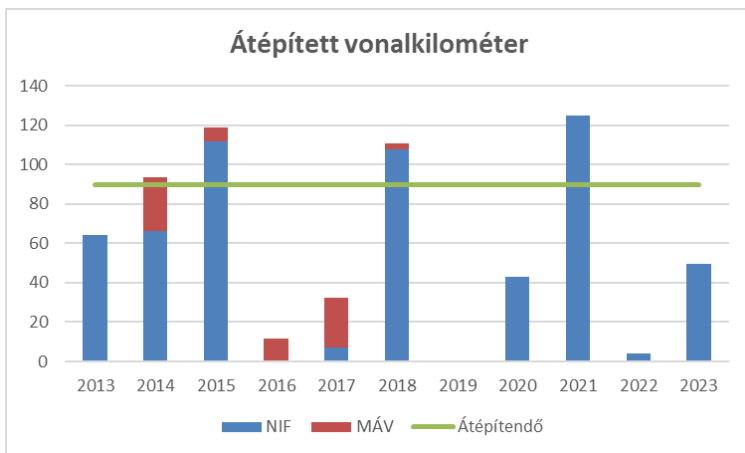
Nem EU forrás

AZ EU-S FEJLESZTÉSEK KONKLÚZIÓJA



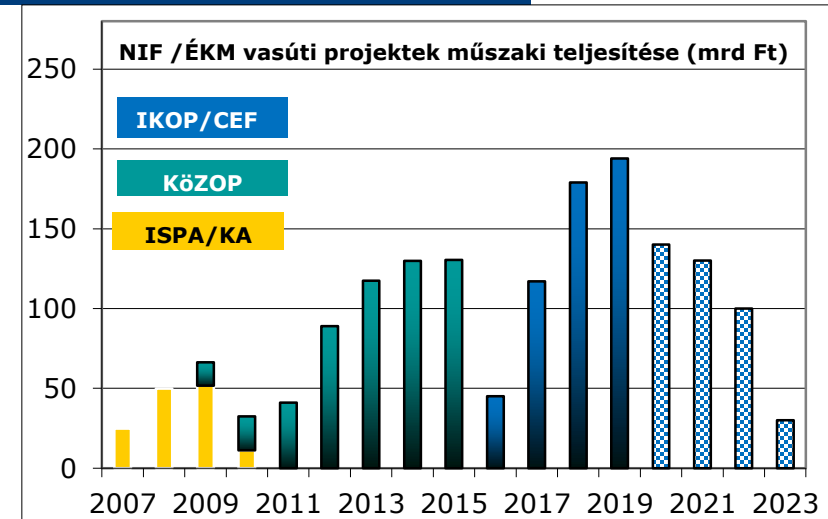
➤ Az EU döntően TEN-T vonalak átépítését finanszírozza

- A rendelkezésre álló forrás a meglévő TEN-T hálózat átépítését sem teszi lehetővé 30 év (a beruházás életciklusa) alatt
- TEN-T hálózat: 2700 vonalkm -> csak a szintentartáshoz 90 vkm/év átépítése lenne szükséges
- EU-s források mellett hazai forrás (nem csak önrész) bevonása is szükséges



➤ Erős ciklikusság

- MFF és programozási ciklus váltásakor – hazai forrás hiányában – az előkészítés és a kivitelezés is lelassul
- a rendelkezésre álló idő kb. harmada elveszik



➤ Az átépített infrastruktúra üzemeltetése problémás

- új műszaki megoldások a hatékonyság érdekében
- magasabb költségszint
- a hálózat egészére rendelkezésre álló fenntartási források döntő többsége az átépített vonalszakaszokon kerül felhasználásra

➤ Szegmentált projektek

- a hasznok lassan válnak teljes mértékben elérhetővé (pályás, ETCS és járműbeszerzési projektek időbeni „szétcsúszása”)

➤ Mellékvonali fejlesztési forrás nem áll rendelkezésre

ELŐKÉSZÍTETT PROJEKTEK

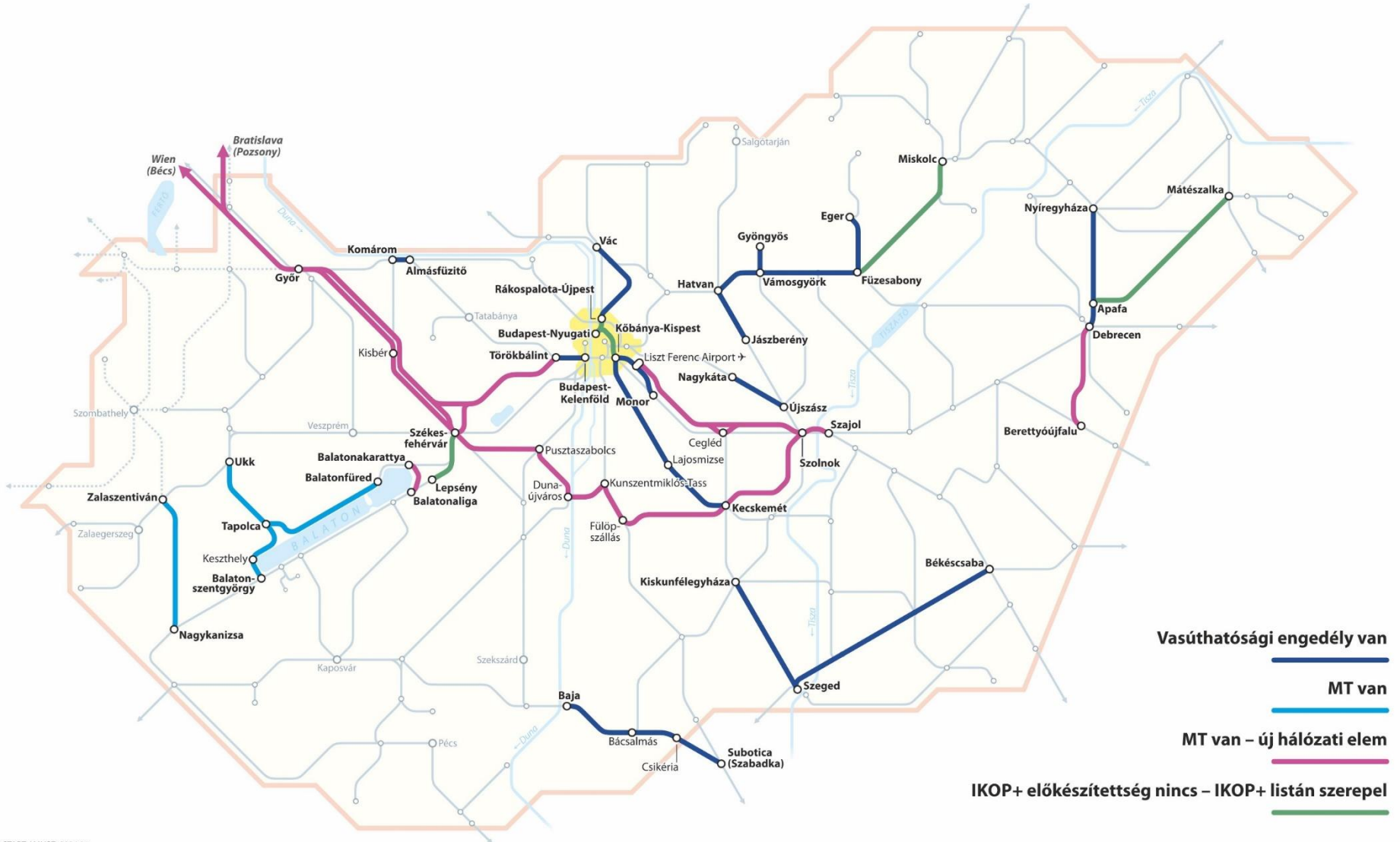


Megszületett a döntés a 2021-2027 programozási ciklus projektjeiről

A hatósági engedéllyel rendelkező projektek rövid úton indíthatók

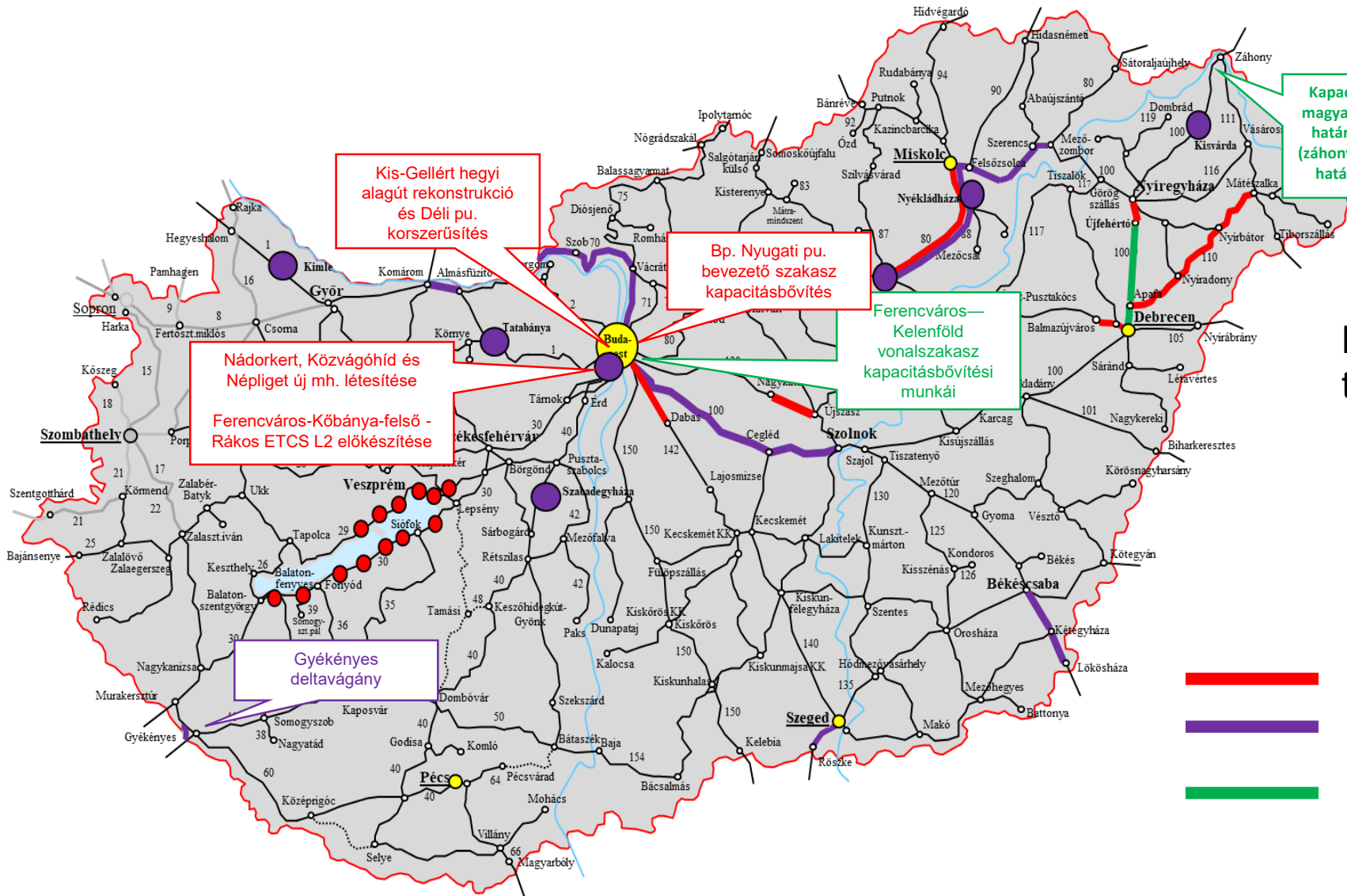
A csak MT-vel rendelkező projektek, kiemelten az új hálózati elemek megvalósítása a 2028-2035 programozási ciklusban reális

Kockázatot jelent a Budapest-Keleti és Budapest-Nyugati pályaudvarokra bevezető szakaszok előkészítésének leállítása



© MÁV-START / MUSZ. 2024.01.

UNIÓS FORRÁSBÓL MEGVALÓSÍTANI TERVEZETT BERUHÁZÁSOK (2029-IG)



Kis-Gellért hegyi alagút rekonstrukció és Déli pu. korszerűsítés

Bp. Nyugati pu. bevezető szakasz kapacitásbővítés

Nádorkert, Közvágóhíd és Népliget új mh. létesítése
Ferencváros-Kőbánya-felső - Rákos ETCS L2 előkészítése

Ferencváros—Kelenföld vonalszakasz kapacitásbővítési munkái

Kapacitásnövelés a magyar–ukrán vasúti határforgalomban (záhonyi és eperjeskei határátmenetek)

Gyékényes deltavágány

MÁV Zrt. hálózatán megvalósítani tervezett infrastrukturális beruházások

IKOP Plusz (vasútállomások korszerűsítése)

Vontatási állomások korszerűsítése

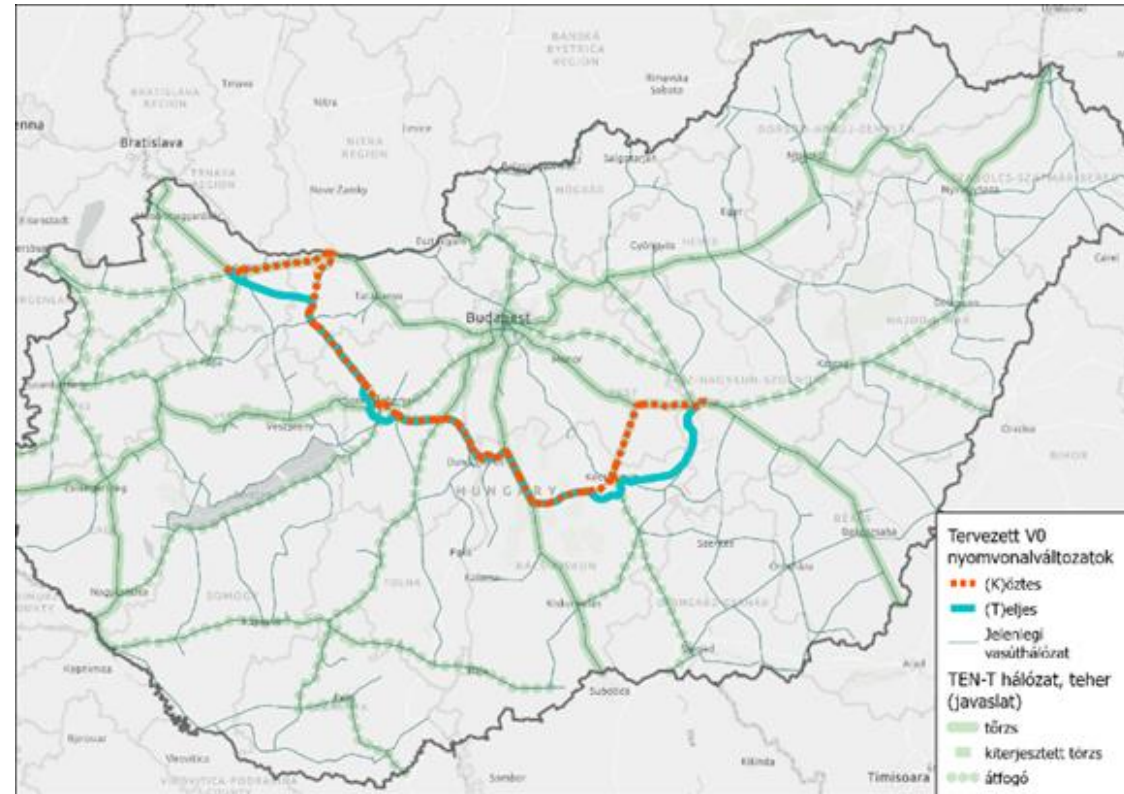
IKOP Plusz vonali munkák és komplex projektek

RRF munkák (KÖFI és komplex projektek)

CEF vonali munkák és komplex projektek

Cél a főváros jelentette szűk keresztmetszet feloldása, és többlet áruszállítási kapacitás megteremtése

- A Déli Körvasút fejlesztése Budapesten belül csak korlátozott mértékű növekedést tesz lehetővé a teherforgalom számára
- A nyomvonal érinti a Budapest környéki jelentős ipari központokat (Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét), a Budapesttől való nagyobb távolsága miatt személyszállítási szempontból fontos regionális kapcsolatok fejlesztését is jelenti.
- Ütemezés
 - Új Duna-híd (42. és 150. sz. vonalak között) megépítése a legrövidebb időn belül indokolt (HM igény is)
 - I. ütem (Komárom és 150. sz. vasútvonal közötti szakasz) megvalósítása 2030-ig
 - II. ütem (150. sz. vasútvonal és Szolnok közötti szakasz, valamint T változat esetén a dunántúli elkerülő szakaszok) megvalósítása 2040-ig
- Megvalósíthatósági tanulmány véglegesítése és a preferált változat PIB általi elfogadása: 2023. október 15.



A vizsgálat főbb paramétereit: kétvágányú pálya, villamosítás, 100-120 km/h tervezési sebesség, ETCS L2, 225 kN tengelyterhelés



Cél a repülőtér kötőtpályás kiszolgálása és az országos hálózatba történő bekötése

- A repülőtér forgalma a COVID okozta visszaesést követően dinamikusan nő
- Ismét felmerül a kötőtpályás kiszolgálási kapcsolat megteremtési lehetősége
- A kötőtpályás kapcsolatnak egyszerre kell tudnia kiszolgálnia a budapesti irányú és a távolsági forgalmat
- Kelet- és Nyugat-Magyarország közvetlen, átszállásmentes bekötése
- A Kőbánya-Kispest – Repülőtér – Monor 27 km hosszú, kétvágányú vasútvonal tervei engedéllyel rendelkeznek
- A BUD Liszt Ferenc Repülőtér a vasúti hálózatba bekötő vonal egyben az NSV első szakasza

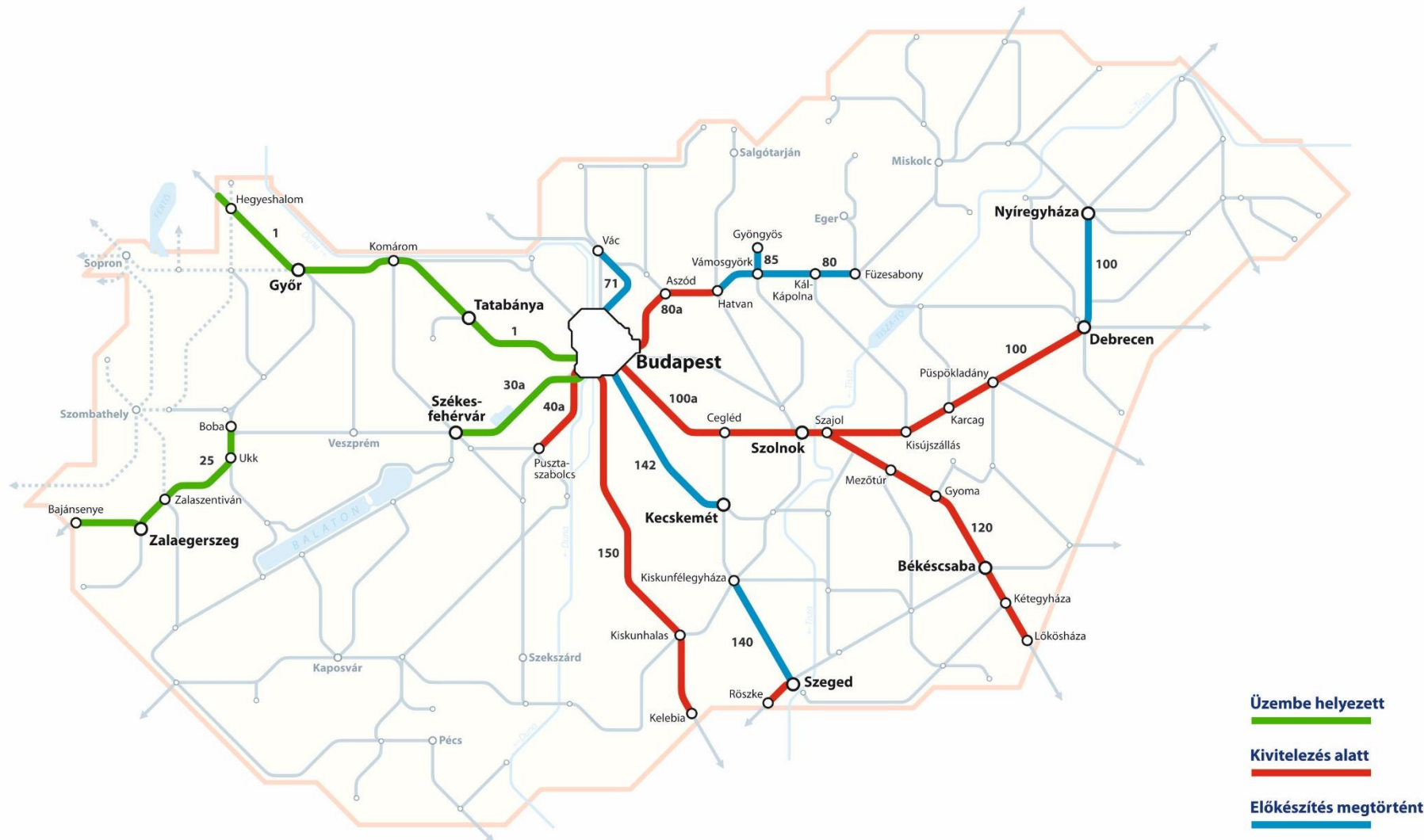
ETCS PROJEKTEK



Megvalósításuk a 160 km/h sebesség bevezetésének előfeltétele

A komplex vonalrekonstrukciós projektekhez kapcsolódik

Az ETCS projektek elhúzódása kockázatot jelent a vonali projektek hasznainak kihasználását illetően



MÁV-START / MUSZ - 2023.09.

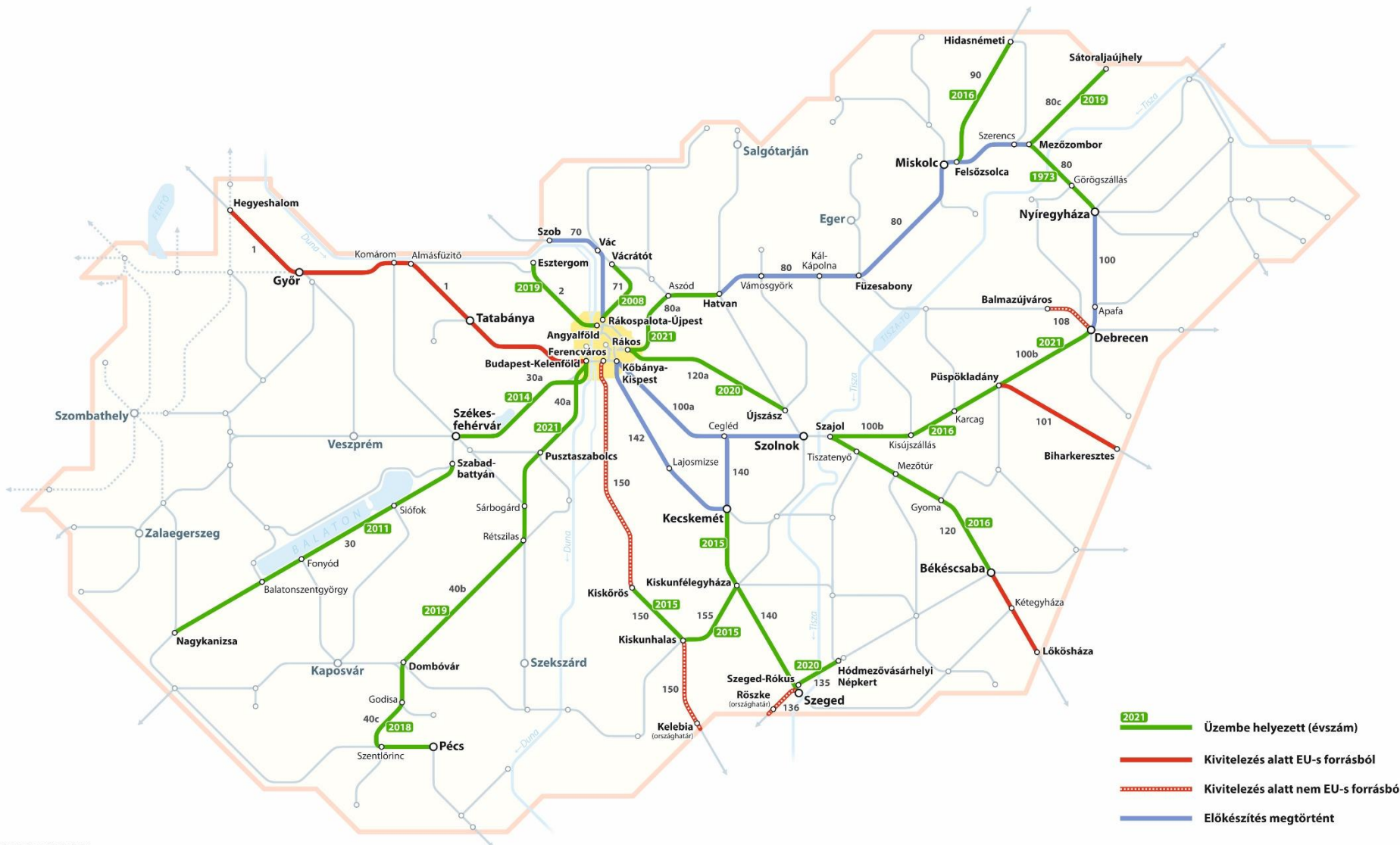
KÖFI PROJEKTEK



Célja a helyhez kötött jelző- és biztosítóberendezések központból való távműködtetése.

Megvalósításul az erősáramú rendszerek (váltófűtés, térvilágítás, FET) központból történő felügyelete, az állomások tűz- és vagyonvédelme (tűz- és betörésjelzés), kamerarendszerek telepítése, valamint a várótermek távvezérelt nyitása és zárása is.

KÖFI koncepció felülvizsgálata folyamatban a hálózati hiányok [pl. Újszász—Szolnok—Szajol, Székesfehérvár—Szabadbattyán] megszüntetése és a KÖFI-be vont hálózat bővítése érdekében.





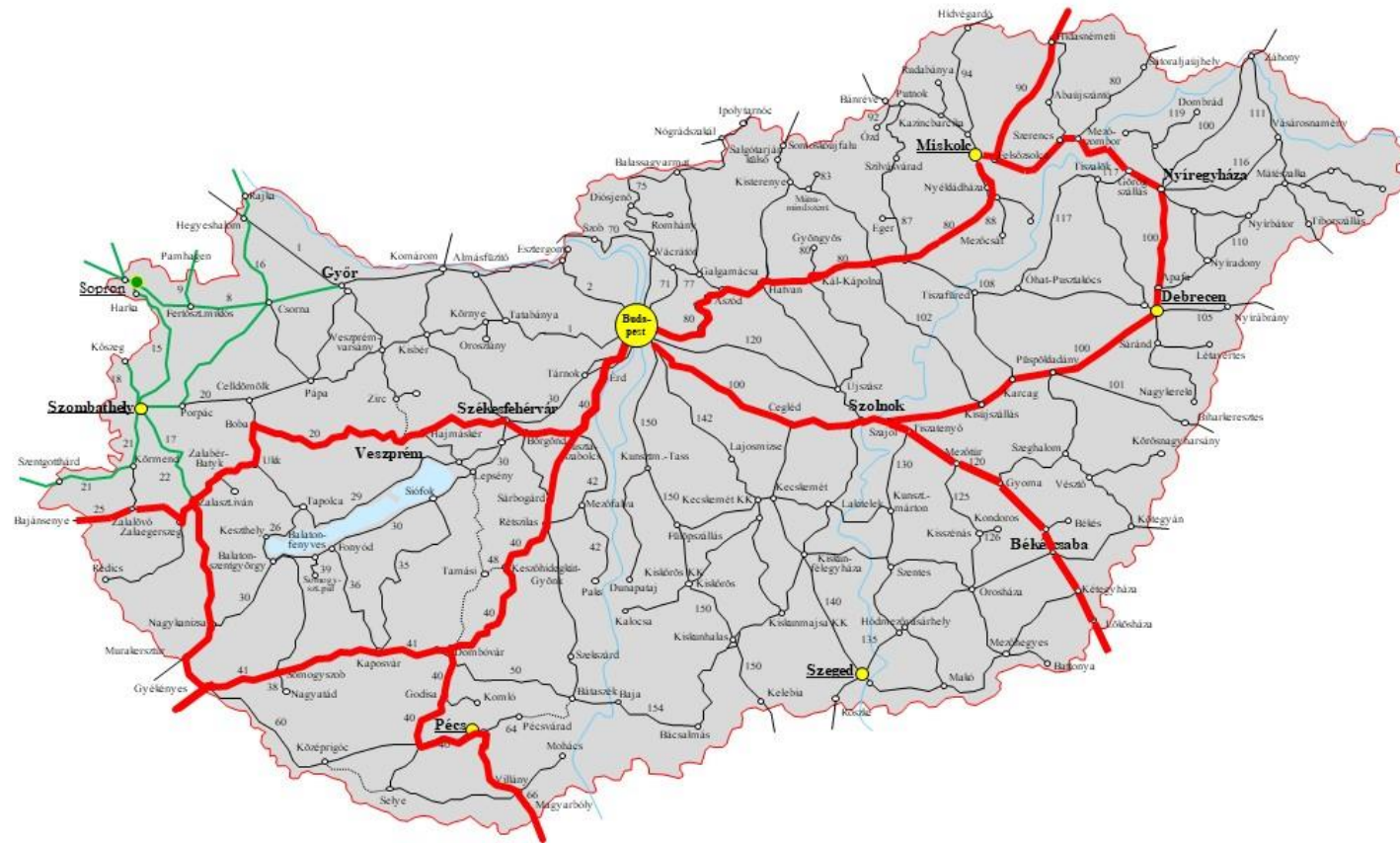
Nevesített irányokon vizsgálat alatt:

- eljutási idők és követési idők
- delta vágányok kiépítése
- tengelyterhelés 225 KN biztosítása
- 740m hosszú vonatok közlekedtetésének feltételei
- kétvágányúsítás
- villamosítás
- gázolaj töltőállomások
- vontatási állomások

Célja, a NATO elvárásnak megfelelő korridorok és rakodók kiépítése

Finanszírozás: EU és hazai költségvetési forrásból

A V0 katonai szempontból is kiemelten fontos



INFRASTRUKTÚRA VERSENYKÉPESSÉG JAVÍTÓ (IVJ) PROGRAM – Egyenszilárdságú hálózat






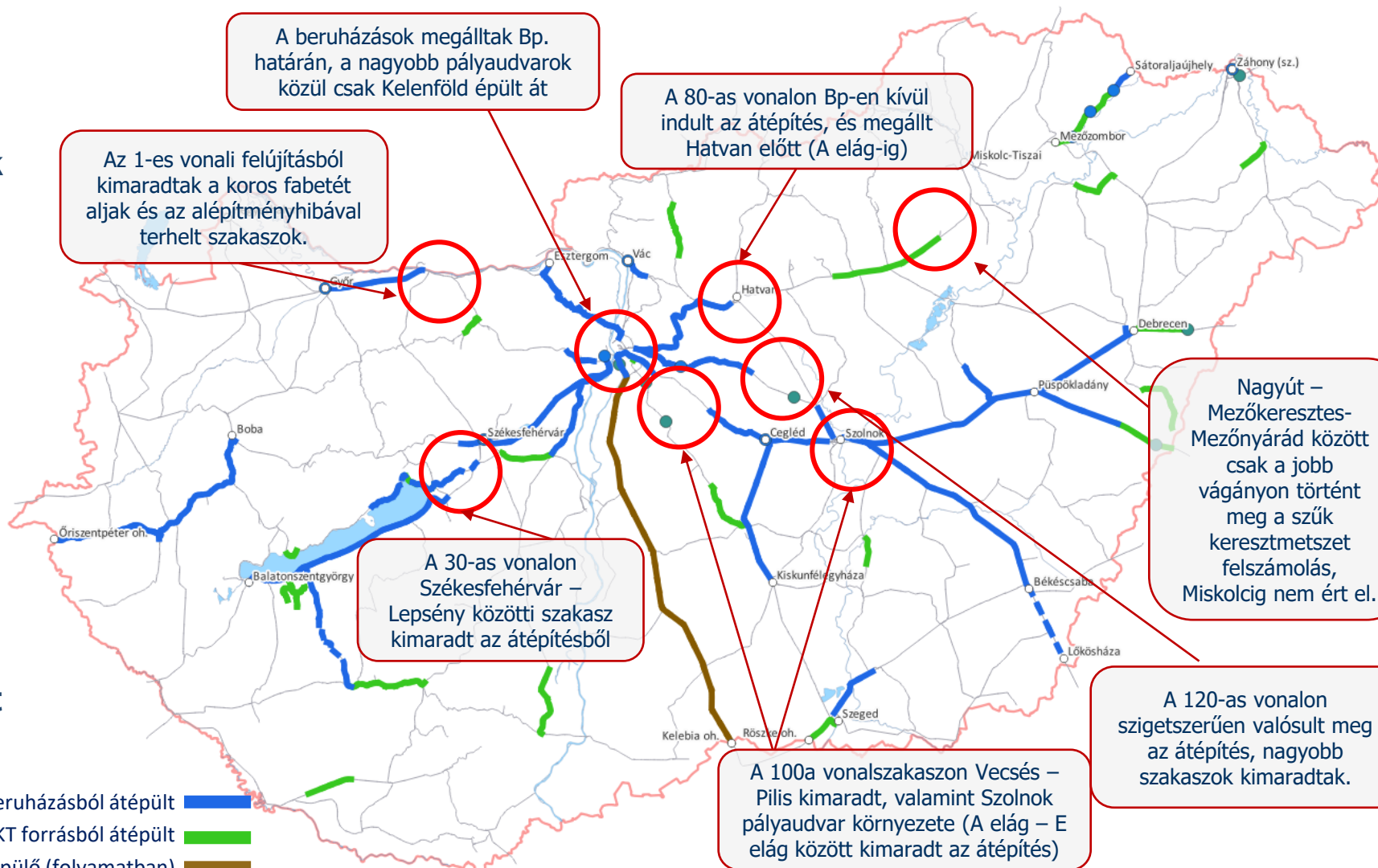
2000 óta átépült EU forrásból ~1.200 km, hazai forrásból ~230 km vágány

Amit ezek az átépítések nem oldottak meg:

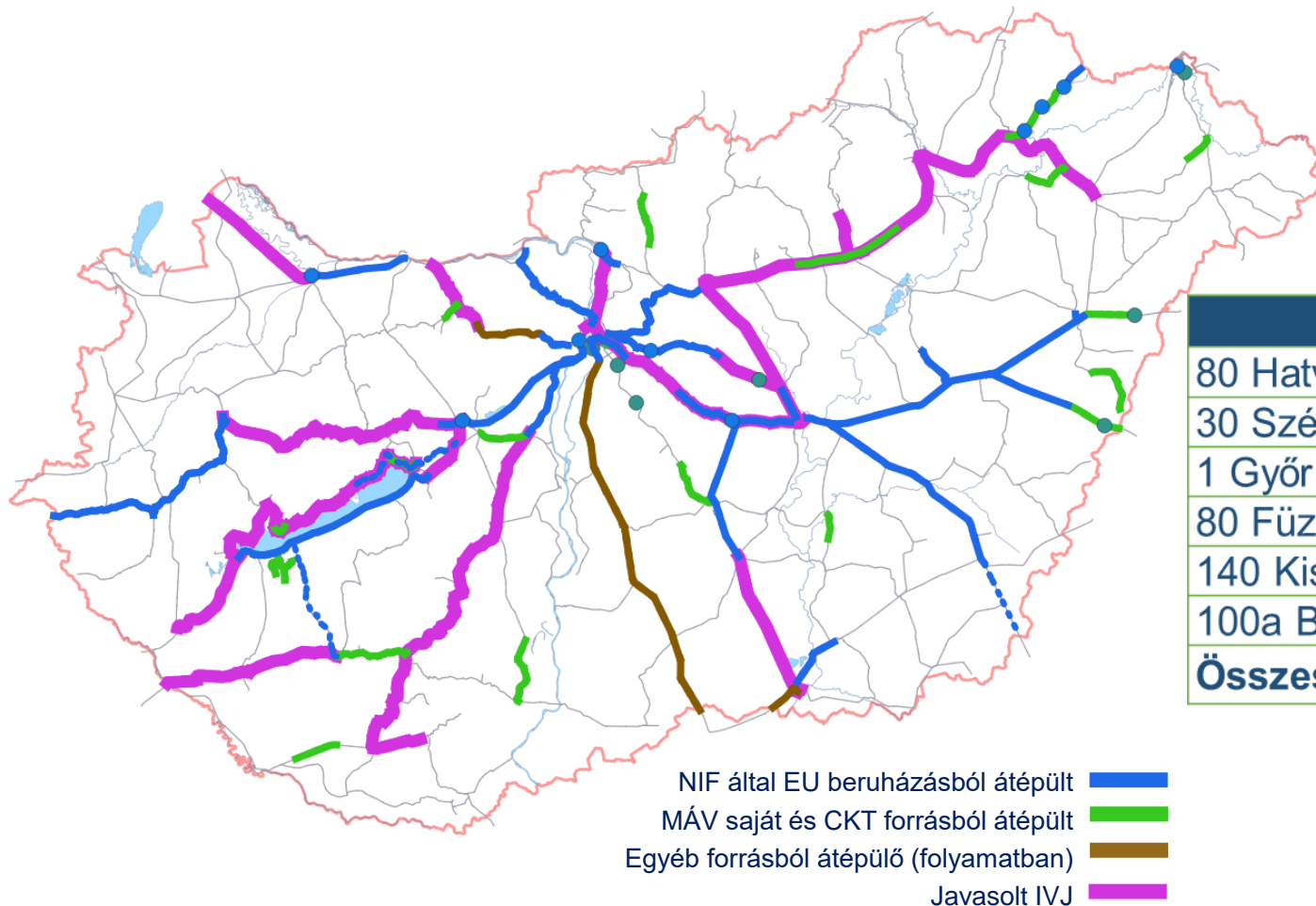
- a szigetszerű fejlesztési beruházások szétagoltságot eredményeztek (nem egyenszilárd műszaki színvonal)
- a nem átépített szakaszokon keletkezett menetidő növekmények felemésztették az átépítéssel elért eredményeket
- a szűk keresztmetszetek a hálózat más részeire tevődtek át

A MÁV-VOLÁN csoport összehangolt menetrendi működésének alapja a stabil vasúti főhálózat.

NIF által EU beruházásból átépült 
MÁV saját és CKT forrásból átépült 
Egyéb forrásból átépülő (folyamatban) 



AZ IVJ PROGRAM JAVASOLT ÜTEMEZÉSE



Vonalszakasz	[vkm]	[díj]
80 Hatvan – Füzesabony	95 vkm	91 400 000 000 Ft
30 Székesfehérvár - Lepsény	38 vkm	36 600 000 000 Ft
1 Győr – Hegyeshalom OH	100 vkm	96 200 000 000 Ft
80 Füzesabony – Miskolc	80 vkm	76 900 000 000 Ft
140 Kiskunfélegyháza - Szeged	60 vkm	57 900 000 000 Ft
100a Bp. Nyugati – Szolnok	100 vkm	96 200 000 000 Ft
Összesen:		455 200 000 000 Ft

További tervek (2027-2033)

- IVJ program teljes becsült költség: 1 350 Mrd Ft
- Vonalak: 80, 100a, 30, 40, 70, 120a, 20, 82, 100c, 29, 26, 41

1. SZÁMÚ VASÚTVONAL BIATORBÁGY - SZÁRLIGET



2024-re áthúzódó
műszaki tartalma

MÁV-VOLÁN  CSOPORT



0-24 munkavégzés

két vágányon összesen
60 km pályaátépítés

munkavégzés 200-250
kis- és nagygéppel

több, mint
1100 munkavállaló

naponta 2 km
ágyazatrostálás

Biatorbágy, Herceghalom,
Bicske, Szár új peronok

több, mint
100 ezer tonna zúzottkő

2,5 km alépítmény
helyreállítás

950 db 120 méteres
beépített sínszál

80 cm vastag talajstabilizáló-
és vízzáró réteg

naponta
1,5 km vágányátépítés

96 000 db
vasbetonalj cseréje

korábbinál nagyobb rendszerű,
60 kg/m-es sínek



- sínhőmérséklet beállítása
- jótállási szabályozás
- időjárás miatt elmaradt hegesztések pótlása (ideiglenesen más típussal oldották meg – ET és AT váltások)
- kőpótlás

1-ES VONAL FELÚJÍTÁS

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!

