Átadták a korszerűsített Budapest-Hatvan vasútvonalat

2022. október 7. péntek, 19.56 / Utolsó módosítás: 2022. október 7. péntek, 20.02

Immáron magas színvonalú, korszerű és az utazó közönség igényeit maximálisan kiszolgáló vasútállomási környezet, valamint utazási élmény várja a felújított 80. sz. vasútvonalon közlekedőket. A NIF Zrt. beruházásában 2017 telén indult fejlesztés 4 külön szakaszban valósult meg, és a vasúti pálya korszerűsítésén túl ETCS 2, biztosítóberendezési és távközlési munkákat is végrehajtottak.



A beruházás részeként 2,7 km hosszú, új **3. vágány épült ki a Keleti pályaudvar és Kőbánya felső vasútállomás között**, melynek célja a Rákos – Hatvan projekt keretében megújult pályán bevezetésre kerülő ütemes menetrend támasztotta kapacitásigény kielégítése. A 3. vágány kivitelezési munkáinak keretében Kőbánya felső állomáson a 3. és 4. vágány között akadálymentes, sk+55 magasságú, peron- és esőbeállók létesültek. A vonalon elvégezték a régi Józsefváros kihúzó csonkavágány műtárgyának jobb és bal pályáján lévő műtárgyak felújítását és a régi Józsefváros – Kőbánya felső összekötő vágány műtárgyainak felújítását is. Ezen felül 900 m hosszú zajvédő falat építettek a kivitelezésben érintett szakaszon.

Tavaly decemberben már beszámoltunk arról, hogy a beruházás részeként **Rákos – Gödöllő vonalszakaszon** új megállóhely épült a Budapest XVII. kerületi Akadémiaújtelepen, melynek jelentőségét számos korszerű tulajdonsága mellett a Keleti pályaudvar 15 perc alatti megközelíthetősége jelenti: (https://nif.hu/2021/12/uj-megallohellyel-bovult-a-budapest-hatvan-vasutvonal-elovarosi-szakasza/ [1]).



[2]

A Rákos – Gödöllő vonalszakaszon összességében 25,2 km hosszon építették át a vasúti pályát, amely immáron biztosítja a 100-120 km/h-s sebességet az áthaladó vonatok részére. Korszerűsítették Rákosliget, Rákoscsaba-Újtelep, Rákoscsaba, Gödöllő-Állami telepek, Pécel és Isaszeg állomásokat. Kiépült az akadálymentes állomási környezet, magas peronok, liftek létesültek, megújult a gyalogos aluljáró, új perontetők épültek. A szakaszon 203 új P+R parkolóhely létesült. A peronokról és az utasforgalmi területekről taktilis vezetősávok segítik a látásukban korlátozottak közlekedését. Ezen túl új villamos felsővezetéki és térvilágítási rendszert építettek ki.

A beruházás részeként közúti felüljáró épült Budapesten a Cinkotai úton, a Czeglédi Mihály úton, a 3103 sz. úton Isaszeg és Pécel között, valamint a 3103 sz. úton Isaszeg és Gödöllő között. Különszintű gyalogos átjáró épült Akadémiaújtelepen, Pécelen és Isaszegen.



[3]**A Gödöllő – Hatvan szakaszon** 27,3 km hosszon újult meg a vasúti pálya, ezzel biztosítva a jövőben a 100-120-160 km/h-s sebességet. Az átépült szakasz egyik igazi ékessége a teljeskörűen rekonstruált Gödöllő vasútállomás és annak közvetlen környezetében épült Köztársaság úti különszintű közúti felüljáró, amely közvetlen összeköttetést biztosít a városrészek között. Megújult továbbá Gödöllőn a Szent-Györgyi Albert úti felüljáró is, valamint a HÉV végállomás. Máriabesnyőn, Bagon, Hévízgyörkön, Galgahévízen Turán és Aszódon korszerűsítették a megállóhelyeket. Máriabesnyőn felújították és bővítették a felvételi épületet, a perontető visszakapta eredeti formáját. A korszerűsített szakaszon összesen 216 P+R parkoló létesült. A szakaszon 55 cm magas peronok, liftek, peronaluljárók, perontetők, állomási előterek, autóbusz-fordulók létesültek.

Az utazó közönség számára szemmel kevésbé látható, de a vasúti infrastruktúra tekintetében kiemelkedő szerepet játszanak a teljes **Rákos – Hatvan vonalszakaszon elvégzett biztosítóberendezési, távközlési és ETCS 2 kivitelezési munkák**, mely eredményeképp két távvezérlő központtal kialakított központi forgalomirányító rendszer (KÖFI) jött létre, illetve elektronikus biztosítóberendezés, utastájékoztató és térfigyelő kamera rendszer létesült a teljes szakaszon. Pécel, Isaszeg és Gödöllő vasútállomásokon biztosítóberendezési, Hatvan állomáson pedig új távközlési üzemi épület létesült. Az új biztosítóberendezések telepítésével egyaránt javul a vonatok pontossága és a vasútbiztonság. Az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer 2-es szintjének (ETCS 2) telepítése után és annak vasúthatósági engedélyezésével Aszódtól Hatvan irányába a 160 km/h pályasebesség is elérhetővé válik.

A beruházás megvalósulásával javul az ország nemzetközi elérhetősége és az Európai Unió országai közötti vasúti összeköttetés színvonala. A fejlesztés hozzájárul a Magyarországon keresztül haladó tranzitforgalom megfelelő színvonalú lebonyolításához. A pályarekonstrukció során célkitűzésként jelent meg a sebességkorlátozások felszámolása által a versenyképes menetidők elérése, valamint a tehervonati forgalom korlátozásmentes közlekedésének biztosítása. A vonal adottságaiból fakadóan további cél az elővárosi jellegű személyforgalom erősítése és az ütemes menetrend bevezethetőségének megteremtése, melyhez nagyban hozzájárul a Keleti pályaudvar és a Kőbánya felső vasútállomás között kiépülő 3. vágány.

A fejlesztés a Technológiai és Ipari Minisztérium (jogelőd: Innovációs és Technológiai Minisztérium) megbízásából, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásában, hazai és uniós forrásból valósul meg. A Keleti pályaudvar és Kőbánya felső vasútállomás közötti kivitelezést az R-KORD Kft. végezte nettó 9.790.835.721,-Ft értékben, a Rákos – Gödöllő vonalszakasz közötti vasúti pálya korszerűsítését a Strabag Vasútépítő Kft. és Belfry PE Kft. Konzorcium végezte nettó 62.267.583.106,-Ft értékben, a Gödöllő – Hatvan vasúti vonalszakasz pályaépítését és a kapcsolódó létesítmények korszerűsítését a Swietelsky Vasúttechnika Kft. végezte nettó 64.461.438. 136,-Ft összegben, a Rákos – Hatvan vonalszakasz biztosítóberendezési, távközlési és ETCS2 kivitelezési munkáit a GTS Ground Transportation

System végezte nettó 23.795.393.663,-Ft összegben.



[4] ***Vitézy Dávid, a Technológiai és Ipari Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára beszédében elmondta: „Ennek a 160 milliárdos óriásberuházásnak a keretében 53 km-en újult meg a vasút. Aszód és Hatvan között 160 km/h sebességre alkalmas pálya, Akadémiaújtelepen új megállóhely épült. A fejlesztésnek az volt a célja, hogy a szakaszon a vonatok gyakrabban közlekedjenek, az utasok pedig minőségibb körülmények között utazhassanak. A teherforgalom már kihasználja az új pályát, az utasok számára pedig – a korábbi szolgáltatásfejlesztések után – decembertől további jelentős változásokat vezetünk be. Az óránként járó IC-k megállnak majd Hatvanban és Egerhez hasonlóan Gyöngyös irányába is elindul az egész napos, óránkénti InterRégió szolgáltatás. A két IR-járat együtt 30 percenként ad majd közvetlen budapesti kapcsolatot korszerű, alacsonypadlós Flirt és KISS motorvonatokkal a fővárostól távolabbi agglomerációs településeknek. Sok más, nem a vonal mentén fekvő település is profitál majd a fejlesztésből, például a salgótarjáni vonalon valamennyi város és falu is közelebb kerül Budapesthez.”***



[5]***Pafféri Zoltán, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója hozzátette: „Ez a most befejezett beruházás az elmúlt időszak egyik legnagyobb vasúti fejlesztése volt, ami lehetővé teszi, hogy minél több utazónak mutassunk alternatívát. Gödöllőn 1 millió utas fordul meg évente. Itt, egy modern állomásépületen keresztül áthaladva, egy korszerű, klimatizált, alacsonypadlós motorvonatra szállhatunk fel, és az állomásról már 26 perc alatt Budapest Keleti pályaudvarra érhetünk vasúton. Arra szeretném bíztatni Önöket, hogy tegyék le a slusszkulcsot, és utazzanak a MÁV-Volán-csoport járatain, válasszák a közösségi közlekedést, mert kényelmes, takarékos, biztonságos, és ami nagyon fontos, egy környezetbarát megoldás az egyéni közlekedéssel szemben.”***

Nyul Zoltán, a NIF Zrt. beruházási vezérigazgató-helyettese kiemelte: „Vasútfejlesztés címszó alatt olyan komplex beruházási elemeket valósítottunk meg, amelyek a magasépítés vagy akár a közútfejlesztés területén is kimagasló jelentőséggel bírnak. Ha körbenézünk, a projekt során 10 milliárdos nagyságrendben hajtottunk végre közútfejlesztési beruházást. Ez a települések rehabilitációs szempontjából is sokat jelent. Fontos kiemelni továbbá, hogy sok esetben az esztétikus városkép és állomási környezet megteremtésében a bontás jelentett nagy és látványos előrelépést egy-egy projektnél. Ilyet például a XVII. kerületben vagy akár több agglomerációs területen is tapasztalhattuk. Összességében egy rendkívül összetett projekt megvalósításán vagyunk túl, hiszen ez a nettó 160 milliárd Ft-os beruházás nagyon komoly összeg a vasútfejlesztés vonatkozásában. Ki kell emelnünk továbbá, hogy nem pusztán a korszerűbb összkép érdekében fejlesztünk, hanem hogy a későbbiekben a szolgáltatók az üzemeltetési feladatokat is a legmagasabb színvonalon tudják biztosítani. Bízom benne, hogy ez is teljesülni fog.”



[6]

Forrás: NIF Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt.

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/atadtak-korszerusitett-budapest-hatvan-vasutvonalat

Hivatkozások
[1] https://nif.hu/2021/12/uj-megallohellyel-bovult-a-budapest-hatvan-vasutvonal-elovarosi-szakasza/ [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/nyd_9264.jpg?itok=f4N7goyi [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/nyd_9026.jpg?itok=E3GxfNUN [4] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/nyd_9101.jpg?itok=8jLeTALI [5] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/nyd_9301.jpg?itok=ltgfz_rO [6] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/nyd_9323.jpg?itok=W5ZNxwj2