Összefoglaló a Budapest – Hegyeshalom vonalszakasz rehabilitációjának II. üteméről

2010. október 5.

A Berlin / Nürnberg – Prága – Pozsony / Bécs – Budapest – Konstanca / Szaloniki / Isztambul vasúti tengely (22. TEN-T prioritásos tengely) különleges szerepet játszik Európában. Összeköti Magyarországot a nyugat-európai hálózattal, de egyben meghatározó a Közép-Európán keresztül vezető tranzit útvonalak között is. E folyosó része a magyar fővárost az osztrák határátkelőhellyel összekötő kétvágányú, villamosított vasútvonal. A folyosó fejlesztését, illetve a hálózatok átjárhatóvá tételét az Európai Unió kiemelten támogatja.

A vonal rehabilitációjának I. ütemében megvalósított fejlesztések eredményeképp 140, illetve 160 km/h sebességű vonatközlekedés vált lehetővé a vonal 70%-án.

A jelenlegi menetidő üzembiztos szinten tartása, illetve további csökkentése érdekében szükségessé vált a vonal további szakaszainak felújítása, néhány szakaszon ívkorrekció végrehajtása, illetve az állomások infrastruktúrájának fejlesztése.

A második ütem az alábbi munkákat tartalmazta:

Budaörs – Biatorbágy pályarehabilitáció. (cél: 140 km/h és 225 kN)
A munkák 2004-ben lezárultak, de a felújított pálya nem lett alkalmas a 120 km/h-nál gyorsabb közlekedésre, így 2010-ben beavatkozás történik a sebesség emelése érdekében.

Komárom – Győrszentiván szakaszon pályarehabilitációs munkálatok a 160 km/h sebességű közlekedés fenntartása érdekében /2002-2006/
Komárom és Győr állomásokon elektronikus biztosítóberendezés telepítése /2004-2008/
Győr állomás vágányhálózatának teljes átépítése /2006-2008/
ETCS L1 telepítése Bp.-Kelenföld - Kimle vonalszakaszon /2003-2009/
Ezekkel a fejlesztésekkel lehetővé válik a 120-140-160 km/h sebesség üzembiztos alkalmazása, megfelelve az európai vasúti hálózatok közötti átjárhatóság követelményeinek.

A vasúti pályával kapcsolatos infrastruktúra fejlesztéseken túl, a projekt keretében a MÁV-Trakció Zrt. 17 V63 típusú mozdonyára került ETCS L1 fedélzeti berendezés telepítésre. (Az érintett vontatójárművek: 040-042, 046-049, 138, 143, 144, 150-156)

A beruházás 2007.06.30-ig a MÁV Zrt, azután a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. irányításával zajlott.

Az átépítés az Európai Unió ISPA előcsatlakozási alapjának támogatásával valósult meg, a szükséges forrás legfeljebb 50%-át /max.: 47,5 M EUR-t/ biztosította az Európai Unió, a fennmaradó 61,3 M EUR hazai hányad a Központi Költségvetéséből került finanszírozásra.

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/belfoldi/fejlesztes/osszefoglalo-budapest-hegyeshalom-vonalszakasz-rehabilitaciojanak-ii-utemerol