Közlekedési Operatív Program keretében 2007-2013 között a MÁV Zrt. hálózatán megvalósításra javasolt, előkészítés alatt álló fejlesztések

2010. június 10.

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv 1 903 637 151 780 Ft-ot biztosít a magyar közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, vasútfejlesztés két prioritás keretéből történhet:

2. prioritás: Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása. /TEN-T vasútvonalak/
Keret: 526 456 189 480 Ft
5. prioritás: Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése. /4-es metró, különböző városi kötöttpályás fejlesztések, Budapest elővárosi vasúti közlekedésének fejlesztése stb./
Keret: 476 810 656 660 Ft
Az Európai Unió kiemelten támogatja a vasutak fejlesztését a közúti, gyorsforgalmi beruházásokkal szemben, mivel ez a közlekedési mód sokkal inkább megfelel a fenntartható fejlődés kritériumainak.

Az alábbiakban, a 2007-2013-as időszakban megvalósításra javasolt vasúti infrastrukturális beruházások bemutatására kerül sor, a források szűkössége okán várhatóan nem kerül kivitelezésére az összes ismertetett fejlesztés ebben a programozási időszakban.

2. prioritás: Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása.

Budapest – Cegléd – Szolnok – Lőkösháza vonalszakasz rehabilitációjának III. üteme:

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 a román határátkelőhellyel összekötő nagyrészt kétvágányú, villamosított vasútvonal. A folyosó fejlesztését, illetve a hálózatok átjárhatóvá tételét az Európai Unió kiemelten támogatja.

A III. ütem keretei között az alábbi munkák valósulnak meg:

Gyoma – Békéscsaba vágányépítés /várhatóan 2011-2013 között/
Békéscsaba állomás vágányépítés /várhatóan 2011-2014 között/
Gyoma – Békéscsaba biztosítóberendezési munkái /várhatóan 2011-2014 között/
Békéscsaba – Lőkösháza vágányépítés (2. vágány) /várhatóan 2012-2014 között/
Békéscsaba – Lőkösháza biztosítóberendezési munkák /várhatóan 2012-2015 között/
Budapest-Ferencváros „C” elágazás – Lőkösháza ETCS L2 létesítése /várhatóan 2012-2015 között/
A vasútvonalon az Európai Unió követelményeinek megfelelően folyamatos kétvágányú pálya épül vmax = 160 km/h és 225 kN tengelyterhelés biztosításával, az állomásokon új távvezérelhető elektronikus biztosítóberendezések létesítésével, a távközlés és KÖFE-FET szükséges átalakításával. Békéscsaba állomáson a 120 km/h sebesség biztosítandó az átmenő fővágányokon.

ETCS L2 telepítését követően lehetővé válik a vonal arra alkalmas szakaszain az engedélyezett sebesség felemelése 160 km/h-ra, valamint megvalósul a vasútvonal nemzetközi átjárhatóságának biztosítása bármely vasúti operátor számára.

A rekonstrukció előreláthatólag az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni.

Szolnok – Lőkösháza szakasz teljeskörű átépítése után 20 perccel fog csökkenni az IC vonatok menetideje a két település között.

Budapest – Székesfehérvár vasútvonal korszerűsítése I/2. és I/3 ütem

A Lyon – Trieszt / Koper – Ljubljana – Budapest – Ungvár – Lvov – Moszkva vasúti tengely (6. számú TEN-T prioritásos tengely) fontos szerepet játszik Európában. Összeköti Magyarországot a Földközi-tengerrel, illetve Kelet-Európával, továbbá jelentős tranzitútvonalként is funkcionál. E folyosó része a Székesfehérvárt Budapesttel összekötő vasútvonal. A folyosó fejlesztését, illetve a hálózatok átjárhatóvá tételét az Európai Unió kiemelten támogatja.

Nemzetközi jelentőségén túl a belföldi forgalomban is fontos szerepe van, hiszen Budapesthez közeli szakaszain erős elővárosi forgalom zajlik, továbbá ezen a vonalon lehet eljutni a Balatonhoz, amely nyáron jelentős forgalmat bonyolít le.

A közlekedés sebességének, illetve a vonal kapacitásának növelése érdekében szükséges a szakasz felújítása.

I/2 ütem tartalma:

Bp.-Keleti pu. – Székesfehérvár ETCS L2 telepítése /2010-2015/
ETCS L2 telepítését követően lehetővé válik a vonal arra alkalmas szakaszain az engedélyezett sebesség felemelése 160 km/h-ra, valamint megvalósul a vasútvonal nemzetközi átjárhatóságának biztosítása bármely vasúti operátor számára.

I/3. ütem tartalma:

Vonali közúti felüljárók építése /2011-2013/
Székesfehérvár állomás vágányépítés /2011-2014/
Székesfehérvár elektronikus biztosítóberendezés telepítése /2011-2014/
Székesfehérvár vasúti csomópont I.-XV. számú vágányainak átépítése, az utasperonok, perontetők és peronaluljáró átépítése, elektronikus biztosítóberendezés telepítése, a villamos felsővezeték átépítése. Összesen 19 km hosszon épül át a vágányhálózat, az átmenő vágányokon a tervezett pályasebesség 100 km/h.

A fejlesztés jelenleg tervezési fázisban van, megvalósítása várhatóan 2015-re fejeződik be.

A rekonstrukció várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni.

Győr – Pápa – Celldömölk – Boba vonalszakasz rehabilitációja, villamosítása:

A Győr – Pápa – Celldömölk – Boba vasútvonal jelentősége abban rejlik, hogy összekapcsolja a 22. és a 6. TEN-T prioritásos tengelyt, így kapacitásának bővítése után jelentős tranzitútvonallá válhat.

Projekt keretei között sor kerül a vonal villamosítására, biztosítóberendezési rendszerének megújítására, ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer telepítésére, továbbá a Gyömöre – Gecse-Gyarmat szakasz korrekciójára.

Fentiek megvalósítása után 120 km/h sebességgel közlekedhetnek majd a szakaszon a vonatok, ezáltal jelentős menetidő csökkenés várható a nagyobb sebesség, továbbá a mozdonycsere szükségességének megszűnése okán is.

ETCS L2 telepítését követően megvalósul a vasútvonal nemzetközi átjárhatóságának biztosítása bármely vasúti operátor számára.

Jelenleg az ívkorrekcióra vonatkozó engedélyek megszerzése van folyamatban, a villamosításra vonatkozó létesítési engedély érvényben van.

Az ívkorrekciója előreláthatólag 2013 és 2014 között, a villamosítási, biztosítóberendezési és ETCS L2 telepítési munkálatokra pedig 2013 és 2015 között kerülhet sor.

Szolnok – Szajol – Debrecen vonalszakasz rehabilitációjának I/1. üteme:

A Szajol – Záhony vonalszakasz a Budapest – Szolnok – Nyíregyháza – Záhony vasútvonal része, amely jelentős tranzitútvonal Nyugat-Európa és Ukrajnán keresztül Oroszország között.

Felújítás megvalósítása után jelentősen nőni fog a vonal kapacitása és a nyújtott szolgáltatás minősége is, továbbá

javulni a személyszállítás biztonsága és komfortja is.

A vonal fejlesztésének I/1. ütemének keretei között az alábbi munkák valósulnak meg:

Szajol – Kisújszállás vágányépítés /várhatóan 2010-2014 között/
Kisújszállás – Püspökladány vágányépítés /várhatóan 2011-2014 között/
Szajol – Püspökladány biztosítóberendezési munkák /várhatóan 2011-2014 között/
A nyíltvonalak és az állomási átmenő fővágányok a 160 km/h-s közlekedést biztosító pályageometriával és a 225 kN vasúti tengelyterhelést kielégítő követelmények betartása mellett épülnek át. Megújul a teljes felsővezetéki és áramellátó rendszer, állomásokon új elektronikus biztosítóberendezés kerül kialakításra, az ETCS L2 telepítése is előkészítésre kerül.

A kivitelezési munkákra irányuló közbeszerzési eljárások előkészítése zajlik jelenleg.

A rehabilitáció előreláthatólag az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni.

Bajánsenye – Boba ETCS L2 telepítése

A Trieszt / Koper – Ljubljana – Budapest – Ungvár – Lvov – Moszkva vasúti tengely (V. számú helsinki folyosó) fontos szerepet játszik Európában. Összeköti Magyarországot a Földközi-tengerrel, illetve Kelet-Európával, továbbá jelentős tranzitútvonalként is funkcionál. E folyosó része a szlovén határt Bobán keresztül Budapesttel összekötő egyvágányú villamosított vasútvonal. A folyosó fejlesztését, illetve a hálózatok átjárhatóvá tételét az Európai Unió kiemelten támogatja.

Korábbi pályafejlesztési, biztosítóberendezési és villamosítási munkák eredményeképpen jelentősen csökkent a vonalon közlekedő vonatok menetideje, a fejlesztések teljessé tételéhez utolsó lépésben az ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer telepítése fog megtörténni.

ETCS L2 telepítését követően megvalósul a vasútvonal nemzetközi átjárhatóságának biztosítása bármely vasúti operátor számára.

Projekt kivitelezésére várhatóan 2011-2013 között kerülhet sor, jelenleg a közbeszerzés előkészítése zajlik.

5. prioritás: Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése

Budapest elővárosi vasútvonalak rehabilitációja:

Budapest elővárosi forgalma adja a vasúton közlekedők jelentős részét, így a TEN-T folyosók mellett, kiemelten kell foglalkozni az elővárosi infrastruktúra fejlesztésével.

Jelenleg a következő elővárosi projektek előkészítése zajlik:

Északi vasúti híd – Esztergom vonalszakasz korszerűsítése I. ütem:

A Budapest – Esztergom vonalnak az elővárosi közlekedésben jelentős szerepe van, hiszen a fővárosba vezető közutak már jelenleg is túlterheltek, a menetidő csökkentésével további utasokat nyerhet a vasúti személyszállítás.

A beruházás célja az elhasználódott vasúti pálya és a megállóhelyek, állomások részleges rehabilitációja, a forgalom biztonságos lebonyolításához szükséges biztosító- és távközlési berendezések megújítása, továbbá az egyvágányú pálya kapacitásának növelése érdekében forgalmi kitérők kiépítése és szakaszosan a második vágány helyének biztosítása.

A beruházás az alábbi elemeket fogja tartalmazni:

Északi vasúti híd kiegészítő építési munkái /várhatóan 2010-2011 között/
Északi vasúti híd – Piliscsaba vágány korszerűsítés /várhatóan 2011-2013 között/
Északi vasúti híd – Piliscsaba biztosítóberendezési munkák /várhatóan 2011-2013 között/
Piliscsaba – Esztergom pályaépítés /várhatóan 2010-2012 között/
A korszerűsítés várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni előreláthatólag

2010-2013 között.

Bp. Keleti pu. csatlakozó vonalszakaszainak elővárosi célú fejlesztésének I/a üteme:

Bp. Keleti pu. Magyarország legjelentősebb vasúti fejpályaudvara, innen indul/ide érkezik szinte az összes IC vonat, továbbá jelentős szerepe van a belföldi távolsági vonatok, illetve az elővárosi vonatok közlekedtetésénél.

Az elővárosi vonalaknál (Bp. – Újszász – Szolnok, Bp. – Hatvan) az ütemes menetrend biztosítása érdekében szükséges a vágányhálózat kapacitásának növelése.

A beruházás célja az elhasználódott vasúti pálya rekonstrukciója, illetve a hálózat kapacitásának bővítése érdekében új vágányok létrehozása, ahol lehetséges a meglévő szűk keresztmetszetek megszűntetése, illetve, ahol nem lehetséges, ott a lehető legnagyobb mértékű kibővítése.

Továbbá sor kerülne Rákos, illetve Kőbánya-felső állomás korszerűsítésére, ezen belül a biztosítóberendezések megújítására, új peronok, és aluljárok létrehozására.

Jelenleg a projekthez kapcsolódó tervezési folyamatok zajlanak.

A projekt várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni előreláthatólag 2015-re.

Bp. Nyugati pu. csatlakozó vonalszakaszainak elővárosi célú fejlesztésének I/a üteme:

Bp. Nyugati pu. jelentős szerepet tölt be az elővárosi közlekedéssel kapcsolatosan.

Jelen fejlesztés során megvalósulna a Rákosrendező – Rákospalota-Újpest szakasz rekonstrukciója, továbbá Vác állomás rehabilitációja.

A beruházás célja az elhasználódott vasúti pálya rekonstrukciója, illetve a hálózat kapacitásának bővítése érdekében új vágányok létrehozása, a szűk keresztmetszetek lehetséges mértékű kiváltása, illetve a budapesti tömegközlekedéssel való jobb kapcsolat kialakítása.

Sor kerülne Rákosrendező állomás kiváltására a Hungária körúti felüljáró alatti állomás kialakításával, Istvántelek megállóhely, Rákospalota-Újpest állomás, illetve Vác állomás korszerűsítésére, ezen belül a biztosítóberendezések megújítására, új peronok, és aluljárok létrehozására.

Továbbá a projekt keretei között létrejönne egy új megállóhely a jelenlegi Városligeti-elágazásnál.

Jelenleg a projekthez kapcsolódó tervezési folyamatok zajlanak.

A fejlesztés várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni előreláthatóan 2015-re.

Az elővárosi vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése, a ráhordás feltételeinek javítása (P+R)

A vasúti személyszállítás egyik legjelentősebb ága az elővárosi közlekedés, P+R és B+R telepítésekkel még vonzóbbá lehet tenni a vasutat az ingázók számára, hiszen az adott megállóhely/állomás könnyen megközelíthetővé válik és az utasok is szívesebben hagyják ott járműveiket egy rendezett, kamerás megfigyeléssel rendelkező parkolóban.

Jelen projekt keretei között 2012-2013-ban hét vasútvonal elővárosi szakaszán (1, 2, 70, 80a, 120a, 142, 150) 4200 férőhely P+R,1700 férőhely B+R, 67 autóbusz megálló, 21 buszforduló, 26 autóbusz tároló fog létesülni.

Jelenleg a projekthez kapcsolódó tervezési folyamatok zajlanak.

A fejlesztés várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni előreláthatólag 2013-ra.

Budapest-Kelenföld (kiz.) – Százhalombatta (bez.) vonalszakasz rehabilitációja

A projekt eredményeképpen a vonalszakaszon a sebesség 120 km/h-ra, a tengelyterhelés 225 kN-ra emelése valósul meg, a sebességkorlátozások megszüntetésre kerülnek. A rehabilitáció során az állomások, megállóhelyek is átalakítása is meg fog történni, akadálymentesen megközelíthető sk+55 peronok kerülnek kialakításra. Az utasok kiszolgálásának magasabb színvonalra emelése érdekében P+R-ek, B+R-ek kerülnek telepítésre a szakaszon.

Jelenleg a projekthez kapcsolódó tervezési folyamatok zajlanak.

A projekt várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni előreláthatólag 2015-re.

71. számú vasútvonal elővárosi célú fejlesztése

A fejlesztés keretei között második vágány kerül kiépítésre Rákospalota-Kertváros és Fót állomások közötti szakaszon. Az engedélyezési sebesség 100 km/h lesz Rákospalota-Kertváros – Fót, Csomád – Veresegyház, Őrbottyán – Vác szakaszokon, további szakaszokon 80 km/h lesz (Fót – Fótfürdő 60 km/h).

Az állomásokon/megállóhelyeken sk+55-ös peronok létesülnek, továbbá az igényeknek megfelelő számú P+R, B+R kerül kialakításra.

Jelenleg a projekthez kapcsolódó tervezési folyamatok zajlanak.

A fejlesztés várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni előreláthatólag 2015-re.

100a. számú vonal elővárosi célú fejlesztése /Kőbánya-Kispest – Szolnok/

Állomásokon és megállóhelyeken autóbusz forgalmi létesítmények P+R, B+R rendszerek kiépítése. Továbbá a jelenleg folyó tervezési munkák keretei között komplexen felmérésre kerül a vonalszakasz létesítményeinek állapota és ahol szükséges új perontetők, akadálymentesítést biztosító eszközök, távközlési, erősáramú, biztosítóberendezési berendezések kerülnek telepítésre.

Jelenleg a projekthez kapcsolódó tervezési folyamatok zajlanak.

A rekonstrukció várhatóan az Európai Unió támogatásával, a KözOP keretein belül fog megvalósulni előreláthatólag 2014-re.

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav/fejlesztes/kozlekedesi-operativ-program-kereteben-2007-2013-kozott-mav-zrt-halozatan