



**MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZ-
VÉNYTÁRSASÁG**

**A MÁV ZRT. 2018–2020. ÉVI ÜZLETI TERV TERVEZETÉNEK
PÁLYAHÁLÓZAT–MŰKÖDTETŐI TERV KIVONATA**

a Vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. tv. 12. § (3) bekezdésében foglaltaknak
megfelelően

T A R T A L O M

- I. Bevezetés
- II. A 2018–2020. évi üzleti terv feltételrendszere
 - II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások
 - II.2. Jogszabályi környezet
 - II.3. Az állami szerepvállalás
- III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2018-2020. évi üzleti terve
 - III.1. A 2018-2020. évi eredményterv
 - III.2. Beruházási előirányzatok
- IV. A 2018-2020. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködővel lebonyolított felújítások és beruházások

I. Bevezetés

Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU (2012.november 21.) az egységes vasúti térség létrehozásáról irányelvnek megfelelően a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) módosításra került.

A módosított Vtv. 12. § (3) szerint a pályahálózat-működtető az üzleti terve **tervezetének a pályahálózat-hozzáféréssel, a pályahálózat használatával, rendelkezésre bocsátásával és fejlesztésével foglalkozó részeit** – az üzleti terv elfogadására összehívott közgyűlés napját legalább harminc nappal megelőzően – a honlapján közzéteszi, amelyre a hivatkozott jogszabályi rendelkezés szerint 15 napon belül lehet véleményt nyilvánítani.

II. A 2018–2020. évi üzleti terv feltételrendszere

II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások

A tervezésnél használt makrogazdasági mutatók, tervárak

Az infláció és az egyéb makrogazdasági paraméterek alakulását az NFM tervezési irányelvei alapján készült, a MÁV Zrt. Igazgatósága által 110/2017. (09.27.) számon elfogadott előterjesztésben foglaltak szerint tervezzük.

Az euró árfolyama és a kamatlábak prognózisa a piaci várakozások, bankok előrejelzéseinek felhasználásával, átlagolásával készült. A már meglévő hitel és egyéb deviza alapú szerződések esetében a szerződések sajátosságait a kamatok és egyéb díjak, valamint a törlesztések tervezésénél érvényesítettük.

A vontatási célú gázolaj értékesítésénél az elszámoló ár és az értékesítési ár megegyezik, mivel a hálózat-hozzáférési díjrendszerben külön szolgáltatásnak minősül az üzemanyag vételező hely használata.

A közúti járművek és munkagépek részére eladásra kerülő gázolaj értékesítése 6 %-os felárral történik.

A vontatási villamos energia tervára a 2018. évre megkötendő szerződéseken alapul. A vontatási (valamint előfűtéshez és előhűtéshez is használt) villamos energia egyéb üzemeltetési díja 2018. évre 0,01 Ft/kWh. A 2017/2018-as menetrendi évre a vasút igazgatási szerv engedélyezte a HÜSZ-ben meghirdetett vontatási energia áráktól való eltérést, így a terv a tényleges beszerzési árakkal számol.

Pályavasúti hálózat-hozzáférési díjak

A hálózat-hozzáférési díjak tekintetében a tervezéshez 2018. évre a már meghirdetett, hatályos díjrendszert alkalmazzuk. A 2014. évben meghirdetett Díjképzési Módszertan szerint változott a nyíltvonalak és állomások kategóriába sorolásának módszertana. A szolgálati helyek és nyíltvonalai szakaszok a kategorizálási paraméternek megfelelően felülvizsgálatra kerültek, ennek hatására néhány szolgálati hely és nyíltvonalai szakasz kategóriája átrendeződött. A hálózat-hozzáférési díjrendszer jelentősen nem változott az előző évhez képest. A korridor útvonalon közlekedő vonatok közlekedtetését, továbbá a tehervonatok számára biztosított tolató személyzet korábbi megrendelését ösztönző új, kedvezőbb díjak kerültek bevezetésre.

A 2019-2020. évi előirányzatok kidolgozásánál a VPE Kft. által 2017. november 10-én közzétett 2018/2019. évi díjrendszert alkalmazzuk.

Teljesítmény premisszák

A működtetett vasúti pályahálózat méretét változatlanoknak tekintjük. A teljesítmény tervek kiindulási alapja a 2017/2018. évre meghirdetésre került menetrend. Ezt korrigálja a szerelvénymenetek teljesítménye, a pályaműködtetés infrastruktúra fejlesztését célzó beruházások becsült vágányzári hatása. A 2017/2018. évre meghirdetésre került menetrend a korábban tervezett személyvonat-kilométer teljesítménynél 0,3%-kal tartalmaz magasabbat.

A teherforgalom alakulása a 2017. évi várható teljesítmény alapján került felülvizsgálatra.

Tervezett vonatkilométer teljesítmények:

Adatok: ezer vonatkilométer

Megnevezés	2018. évi terv	2019. évi terv	2020. évi terv
Közlekedtetés összesen	101 831	101 515	101 907
Személyvonat közlekedtetés	78 358	78 266	78 266
Tehervonat közlekedtetés	17 832	17 716	18 213
Egyéb vonat közlekedtetés	5 641	5 532	5 427

II.2. Jogszabályi környezet

A tervekészítésnél a hatályos jogszabályi környezetet vettük alapul. A gazdálkodás szempontjából jelentősebb jogszabály módosításokat (például a minimálbérre, garantált bérminimumra és közfoglalkoztatotti bérre vonatkozó, illetve az adó- és járulék törvény módosítások hatását) a tervekészítés lezárásáig figyelembe vesszük.

II.3. Az állami szerepvállalás

A Magyarország 2018.évi központi költségvetéséről szóló 2017. évi C. törvény alapján a MÁV Zrt. 2018. évben 86.531 millió Ft vasúti pályahálózat működtetési költségterítéssel számolhat. A 2018. évi költségterítés tartalmazza a Kormány 1160/2017. (III.22.) Korm. határozatában biztosított piaci viszonyokhoz igazodó jövedelemszintek eléréséhez szükséges támogatást. A 2019. évben az NFM VIF/80980/2017-NFM számú, a hálózat-hozzáférési díjalkulációhoz kiadott előirányzatot, míg a 2020. évre a költségterítés (az NFM tervezési irányelv levelében foglalt mértékű) inflációt követő növelését premisszaként alkalmazzuk, az alábbi táblázat szerint.

Adatok MFt-ban

Megnevezés	2018. évi terv	2019. évi terv	2020. évi terv
Pályahálózat működtetés költségterítése	86 531	96 888	99 795
Üzemeltetési költségterítés	71 362	78 336	80 942
Felújítási költségterítés	15 169	18 552	18 853

III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2018-2020. évi üzleti terve

III.1. A 2018-2020. évi eredményterv

A Pályaműködtetés változatlanul célként jelöli meg a balesetbiztonsági színvonal tartását, illetve ezzel együtt a szolgáltatási színvonal változatlan szinten történő biztosítását.

Az előirányzatok a hatályos Számviteli Törvény szerinti struktúrában az alábbiak:

Adatok MFT-ban

Megnevezés	2018. év terv	2019. év terv	2020. év terv
Üzemi hozamok összesen	314 613	335 043	380 942
<i>ebből nyílt hozzáférésű pályaműködtetési szolgáltatás HHD bevétele (vontatási energia nélkül)</i>	95 020	95 553	95 779
<i>ebből vontatási energia</i>	33 174	34 591	35 171
<i>ebből üzemeltetési költségtérítés</i>	71 362	78 336	80 942
<i>ebből visszapótlási kötelezettség elengedés</i>	67 894	67 894	67 894
Üzemi (üzleti) tevékenység összes ráfordítása	310 870	331 246	377 124
PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE	3	3	3
Adózott eredmény	3 747	3 800	3 821

A nyílt hozzáférésű Pályaműködtetési bevételek megoszlása a vasúti szegmensek között:

Adatok MFT-ban

Megnevezés	2018. évi terv	2019. évi terv	2020. évi terv
Nyílt hozzáférés keretében nyújtott hálózat-hozzáférési szolgáltatások	95 020	95 553	95 779
Személyszállító vonatok	72 855	72 757	72 757
Teher és egyéb vonatok	21 129	21 746	21 972
Energiához kapcsolódó HHD	1 036	1 050	1 050
Vontatási energiák (ELABE által eredménysemleges bevételek)	33 174	34 591	35 171
Vontatási villamos energia	21 996	23 016	23 247
Vontatási gázolaj	11 179	11 575	11 925

A személyszállítás hálózat-hozzáférési teljesítményének terv előirányzata a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, mint a menetrend megrendelője által elfogadott 2017/2018. évi menetrend figyelembe vételével készült. Tartalmazza a hálózaton várható vágányzárak miatti teljesítmény kiesést, a menetrendi szerkezet átalakításának, illetve a motorvonat fejlesztések hatását.

A hatások eredőjeként a MÁV Zrt. által üzemeltetett hálózaton a személyvonat forgalom vonatkilométer teljesítménye 0,3%-kal magasabb, a bruttó-tonnakilométer 0,6 %-kal alacsonyabb lesz a korábban 2018. évre tervezettnél.

A teherforgalom teljesítményeinek tervezése a fuvarpiaci információkon és prognózisokon alapul. Feltételezhető, hogy a nemzetgazdaság szállítási szükséglete minimálisan bővül, míg a vasút közúti fuvarozással szembeni versenyképessége nem javul. A tervezett tehervonat forgalom közlekedtetési teljesítménye jelentősen nem változik.

Az ár- és volumenváltozások a 2019. évi bevételek esetében mérsékelt bevétel növekedést eredményeznek.

A vontatási energiahordozók esetében a premisszák szerinti egységáruk hatása, a jóváhagyott 2017-2019. évi Üzleti tervhez képest, bevétel növekedésként jelentkezik. Ezek az eredményt érdemben nem befolyásolják, mert ELABE-ként is elszámolásra kerülnek.

A pályaműködtetés eredménytervének 2018-2020. évi egyensúlyát, indokolt ráfordításainak fedezetét a saját bevételeken felül a 2018. évi költségvetési törvény alapján az NFM által meghatározott vasúti pályahálózat működtetési költségtérítés biztosítja. A pályavasút nullszaldós eredménye mellett fennmaradó költségtérítés felújítási munkákra nyújt fedezetet.

A pályaműködtetés részére tervezett 2018-2020. évi költségkeret – az elmúlt évek tendenciáit is figyelembe véve – minimálisan szükséges ahhoz, hogy a rendelkezésre álló erőforrások reálértékének csökkenését, a pályaalag folyamatos romlását megállítsuk. Lehetőségeinket egyéb kötelezettségeink korlátozzák, többek között eleget kell tennünk azoknak a karbantartási elvárásoknak, melyek az EU forrásból megvalósuló beruházások esetében hárulnak ránk, a NIF-es eszközök átvételével. Ezen beruházási források felhasználása a pályaalapokra vonatkozó szigorú feltételekhez kötött, melyek be nem tartása a forrás utólagos elvonását, újabb lehetőségek megszűnését eredményezheti. Erre való tekintettel a műszaki szempontú tevékenységi terv évente jelentős többlet pálya-karbantartási költségigényt tartalmaz. Az emelt szintű karbantartás keretében végzendő tevékenységek ciklusideje egy évnél hosszabb, a felmerülő költség évente eltérő mértékű, amelyhez részben az időarányosan, így már a 2015-2017. években megképzett céltartalék is fedezetet biztosít. A tervezés során feltárt egyéb hatások, az üzemeltetési és felújítási költségtérítés összesített mértékének költségvetési törvény szerinti korlátja következtében a terv csökkentett mértékű felújítási költségtérítéssel számol. A különbséget azonban indokolt biztosítani, ennek javasolt forrása a korábbi évek lekötött költségtérítése, a tervidőszakban, illetve megelőző években elszámolt észszerű nyereség, vagy egyéb folyósított költségtérítés (költségvetési támogatás) lehet.

A karbantartás és üzemeltetés folyamatosságának biztosítása érdekében a kiemelt jelentőségű tevékenységeknél (outsourcing karbantartás, hegesztés, területgondozás, pályadiagnosztika) a szerződések 2017. év végéig történő megkötésére, illetve meghosszabbítására törekedtünk, ez nagyrészt meg is valósult. Az elkövetkező időszakban hasonló elvek szerint kívánunk eljárni, részben konkrét műszaki tartalommal bíró, részben kellő rugalmasságot biztosító keretszerződések kötvé.

Eszközállagunk a saját forrású beruházások mellett állami és EU támogatási forrásokból is bővül. Ezen külső források mértéke, a megvalósuló beruházások összértéke, az üzembe helyezések várható időpontja csak közelítően ismert. Az értékcsökkenési leírás – a NIF Zrt. által megvalósított beruházások hatását is tartalmazó – tervezett bővülése ezért feltételezésen alapuló kalkuláció. A kincstári tulajdonú eszközök esetében, a visszapótlási kötelezettség törvény erejénél fogva történő elengedése okán, az elszámolt értékcsökkenési leírasi költséggel megegyező mértékű egyéb bevétel jóváírásra (illetve tervezésre) kerül.

III.2. Beruházási előirányzatok

A pályaműködtetés stratégiai célkitűzései

A pályaműködtetés legfontosabb stratégiai célkitűzése a szolgáltatási színvonal emelése, melyet

- az eljutási idők csökkentésével,
- a lassújelek felszámolásával,
- a bruttótonna-km teljesítmény növelhetőségének biztosításával,
- az infrastruktúra karbantartási tevékenység megújításával,
- valamint a belső folyamatok fejlesztésével és
- a hatékonyság növelésével tervezi elérni.

A stratégia 2018. évi célkitűzéseit az üzleti terv által meghatározott fejlesztésekben fogalmaztuk meg, így az üzleti tervbe integráltuk a stratégiában meghatározott beruházási projekteket és – a feltételezett költségterítési forrás által megengedett mértékig – az emelt szintű karbantartási ráfordítási igényeket.

A beruházások finanszírozása, elszámolása

Az állami vagyonról szóló törvény, illetve a 2016-2025. évi pályaműködtetési szerződés (PMSZ) következtében a MÁV Zrt. által lebonyolításra kerülő beruházások és felújítások finanszírozásának forrásszerkezete átalakult.

A pályaműködtetési tevékenységhez kapcsolódó beruházások és felújítások finanszírozása a következő:

- a PMSZ záradék alapján folyósított tárgyévi felújítási költségterítés,
- korábbi évek lekötött költségterítés címen felhasználható felújítási költségterítése,
- felújítási forráshiány enyhítésére felhasználható észszerű nyereség
- a bevételekből, illetve üzemeltetési költségterítésből a társasági tulajdonú eszközök értékcsökkenési leírására eső rész, valamint
- a különböző célzott költségvetési és EU támogatások.

Adatok M Ft-ban			
Megnevezés	2018. év	2019. év	2020. év
Pályaműködtetés összes beruházási műszaki teljesítése	47 925	57 459	140 601
Ebből költségvetési és EU támogatás	21 537	32 421	115 557

A 2018. évi beruházási tervben szereplő fejlesztések finanszírozása a fentiekben megadott forrás jogcímek alapján került leképzésre, de ezen felül a terv tartalmazza - önálló fejezetben - a forrással nem rendelkező (tartalékként kezelt) projekteket is. A forrás nélküli tételek finanszírozására 2018. évben felszabaduló beruházási források (egy adott beruházásnál megtakarítás képződött, vagy az adott évben a beruházás nem fog megvalósulni), vagy az üzemeltetési költségterítés esetleges megtakarításai biztosíthatnak fedezetet.

Támogatásból megvalósuló beruházások:

EU támogatásból megvalósuló beruházások esetében elmondható, hogy mindegyik tétele korábbi években indult, áthúzódo projekt.

A MÁV Zrt. által lebonyolítandó 2018-2020. évre tervezett jelentősebb, EU támogatásból finanszírozandó nagyprojektek a következők:

- SAP bevezetés (INKA) projekt
- Közlekedésbiztonsági projekt
- Állomásfejlesztés projekt
- Intelligens vasútfelügyeleti rendszer projekt
- Budapest Keleti- és Nyugati pályaudvar felújításának előkészítése

Költségvetési támogatásból finanszírozandó projektek:

- Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése,
- Budapest-Ferencváros—Kelebia vasútvonal fővárosi nyomvonal korrekciójának tervezési-előkészítése,
- Keskeny nyomközű vasutak fejlesztése,

- Pályafelújítás - Paks
- Kőbánya Kispest és Pestszentimre között ideiglenes megállóhely kialakítása
- Nyugati pu 2a, 2b, 2c területeinek kiürítése
- Vonali biztosító berendezések fejlesztése
- Nemzeti távközlési gerinc (NTG)hálózat kialakítása
- Kőbánya-Kispest épület felújítása
- Kenderes állomás felújítása

A tervezési időszakot érintő támogatásból megvalósuló beruházásokat az alábbi táblázat foglalja össze:

Adatok M Ft-ban

Projekt	2018. év	2019. év	2020. év
Al- és felépítmények, hidak, mérnöki létesítmények - egyéb	3 443	10 800	-
Állomási, felvételi épületek felújítása	464	2 489	406
Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése	10 800	11 800	113 100
Egyéb informatikai beruházások	241	232	-
IKOP IT projektek (INKA, KÖFE, KÖFI)	972	-	-
IKOP Állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat fejlesztési projekt	802	3 076	-
IKOP Közlekedésbiztonsági projekt	2 274	-	-
Keskeny nyomközű vasutak fejlesztése	990	474	-
Működtető és kiszolgáló eszközök	51	51	51
Távközlés, erőáram, biztosító berendezés, utastájékoztató	1 500	3 500	2 000
Összesen	21 537	32 421	115 557

A NIF Zrt.-től átvételre kerülő eszközállomány növekvő felújítási igénye előreláthatóan fokozatosan növekvő mértékben fog a tervidőszak során megjelenni, és ennek finanszírozása összességében növelni fogja a felújítási költségterítési igényt.

A pályaműködtetés költségterítési forrásból megvalósuló beruházási, felújítási terve

A költségterítésből finanszírozható beruházási program nagyságrendje a prognosztizált költségterítés és a ráfordítások alapján került meghatározásra. A gördülő tervezési filozófiának megfelelően a beruházási program összeállítása 2017. III. negyedévben megkezdődött. A terv a megkezdett – áthúzódó – beruházásokat és a további években jelentkező új igényeket is figyelembe veszi.

A saját forrás terhére megvalósítandó beruházások fejlesztési célok szerint kategorizálásra, csoportosításra kerültek.

Szolgáltatási színvonal emelése

A kategória egyik csoportjába soroltuk a komplett vágányátépítési munkákat, melyek hosszabb vonalszakaszokon valósulnak meg. Ezen vonalszakaszok jelenleg sebességkorlátozással terheltek, az átépítés során az eredeti pályasebesség visszaállítása történik, esetenként sebesség emelés is megvalósul.

A kategória másik nagy csoportja az utazóközönség által használt területek, a felvételi épületek és azok utasforgalmi területei. Ezek felújítása során mind a funkciók, mind a belső tér kialakítása az utasok kényelmét, komfort érzetét fokozzák, továbbá az esélyegyenlőség feltételeit is kielégítik. Legtöbbször ezekhez társul az utastájékoztató rendszerek modernizálása, az információs felületek kialakítása. Ezen projektek megvalósításakor kiemelt cél az uniós forrású munkákkal történő összehangolás.

2018. év	2019. év	2020. év
PASS2 rendszer tovább fejlesztése	PASS2 rendszer tovább fejlesztése	PASS2 rendszer tovább fejlesztése
Dombóvár-Pécs vonalszakasz központi forgalomirányítási rendszerének (KÖFI) kiépítése	Budapest Nyugati pályaudvar rekonstrukciójának előkészítése	Püspökladány vasútállomás felvételi épület felújítás
Eger ipari parkhoz kapcsolódó beruházás	Cellődömök felvételi épület homlokzat és nyílászáró	UTAS rendszer továbbfejlesztése
Kiskörei közös közúti-vasúti Tisza híd felújítása/átépítése	Göd, Alsó-Göd, Felső-Göd felújítási munkák	Utastájékoztató és irányító rendszer
Kisújszállás vasútállomás felvételi épület felújítás	Kisújszállás vasútállomás felvételi épület felújítás	
Kisvárdai állomás utazási színvonal javítása	Kisvárdai állomás utazási színvonal javítása	
	Tram train (kiegészítő felújítás - Rókus állomás Flört karbantartó)	

Üzem- és forgalombiztonság emelése

A kategória legfontosabb és egyben legnagyobb értékű eleme a vasúti pályahálózaton végzett kiszervezett (outsourcing) felújítási tevékenység. Ennek során az üzem- és forgalombiztonság szavatolása mellett a fennálló, vagy bevezetés előtt lévő lassújelek megszüntetése történik. A hálózat szűk keresztmetszetei között jelentős a távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési szakszolgálat eszközeinek, berendezéseinek hibás működéséből adódó zavarok. Ezek csökkentésére szolgálnak az ebbe a kategóriába sorolt projektek.

2018. év	2019. év	2020. év
FKG szalagsoros jármű gyártás	FKG szalagsoros jármű gyártás	FKG szalagsoros jármű gyártás
FOR munkahelyek kialakítása	1-es vonali BALIZ kiegészítés	Felsővezetéki rendszer felújítás
FOR rendszer fejlesztése	Biztonságirányítás, térfigyelő rendszerek	FOR rendszer fejlesztése
Kapostűskevár útátjáró fejlesztés	Törökbálint megállóhelyen a bal vágány melletti peronban lévő süllyedések megszüntetése	Állomási berendezés felújítás
Kaposvári állomás betonkerítés felújítás	Kerepesi út 14. KÖFI épület felújítás	Kerepesi út 14. KÖFI épület felújítás
Kihelyezett felújítás	Kihelyezett felújítás	Kihelyezett felújítás
Zákány rézsűcsúszáshelyreállítás	Kőbánya-felső - Rákosi vonali felsővezeték felújítása	Energiaellátó berendezések, hálózatok felújítása
Pályavasúti járművek felújítása	Pályavasúti járművek felújítása	Pályavasúti járművek felújítása
Szentgál - Városlőd-Kislőd 687+00 - 691+00 hm szelvények közötti alépitményhibás pályaszakasz helyreállítása		FOR/KÖFE/KÖFI berendezések felújítása
Veszprém – Herend 562/567 szelvény között alépitményhibás pályarész javítása		Biztonságirányítás, térfigyelő rendszerek
Újszász biztosító berendezés		

Működtetés feltételeinek javítása

A MÁV Zrt. pályakarbantartói géppark üzemeltetési feltételeinek javítása érdekében új pályakarbantartó és felsővezeték szerelő munkagépek beszerzése történik, valamint a meglévő géppark felújítása is elvégzésre kerül. Ebbe a kategóriában vannak az informatikai eszközök (szoftver és hardver) fejlesztési is. Jelentős nagyságrend az INKA projekthez kapcsolódó MÁV általi IT alkalmazások konszolidálása, fejlesztése.

2018. év	2019. év	2020. év
INKA 2. (Infrastruktúra és gördülő állomány karbantartó szoftver és IT alkalmazás konszolidáció)	INKA 2. (Infrastruktúra és gördülő állomány karbantartó szoftver és IT alkalmazás konszolidáció)	INKA 2. (Infrastruktúra és gördülő állomány karbantartó szoftver és IT alkalmazás konszolidáció)
PC, notebook beszerzés	PC, notebook beszerzés	PC, notebook beszerzés
Kisgép beszerzés	Dombóvár körfűtőház tetőszerkezet megerősítés és tetőszigetelés felújítás	Alkalmazás konszolidáció
Térvilágítás - országos	Egyéb informatikai beruházások	Térvilágítás felújítás, átalakítás
	Gépterem költözés	ETCS vizsgáló berendezés
	GSMR beszerzés	Hálózatok keretszerződés
	Működtető eszköz beszerzés	Szoftver jogtisztaságot biztosító licencek
	Pályázatos projektek (önrész) - kitekintés	Pályázatos projektek (önrész) - kitekintés

A projektek besorolása során további három kategóriát képeztünk: a hatósági és egyéb kötelezések, a munkakörülmény javítás, valamint a tervezési munkák és lebonyolító díj, amelyek összességében is a beruházási teljesítmény kis hányadát teszik ki.

IV. A 2018-2020. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködéssel lebonyolított felújítások és beruházások

Az alábbiakban bemutatásra kerülnek a 2014-2020-as programozási időszak országos jelentőségű közúti, vasúti és vízi közlekedési, városi és elővárosi közlekedési fejlesztéseinek indikatív listájáról szóló, többször módosított 1696/2014. (XI. 26.) Korm. határozat (a továbbiakban Kormányhatározat) MÁV Zrt. pályaműködtetést érintő vasúti projektjei, a Kormányhatározatnak megfelelő bontásban, a hatályos állapot szerint.

A Kormányhatározat 2. melléklete szerint:

TENT-T vasúti projektlista

Kivitelezés alatt álló KözOP-IKOP szakaszolt projektek

Fejlesztés tartalma
Szajol - Püspökladány korszerűsítés
Bajánsenye – Boba ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Gyoma - Békéscsaba biztosítóberendezés korszerűsítés és Békéscsaba állomás, Ferencváros - Lökösháza ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése (III/I.b. ütem)
GSM-R távközlési hálózat kiépítése I. ütem
Ferencváros - Székesfehérvár ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Vác állomás korszerűsítés
Székesfehérvár állomás korszerűsítés
Lepsény - Szántód-Kőröshegy korszerűsítés
Feszített ütemtervű (ütemterv szerint 2015-ig lezárni tervezett, de kockázatos) TEN-T projektek

Tervezett projektek

Fejlesztés tartalma
MÁV szűk keresztmetszet kiváltás előkészítés
Nagyút - Mezőkeresztes-Mezőnyárád szűk keresztmetszet kiváltás (nyíltvonal)
Nagyút - Mezőkeresztes-Mezőnyárád szűk keresztmetszet kiváltás (állomások)
Szántód-Kőröshegy - Balatonszentgyörgy korszerűsítés
Püspökladány - Debrecen korszerűsítés és Szajoltól ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Püspökladány - Biharkeresztes szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás
Zalaszentiván - Nagykanizsa szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás
MÁV vontatási energiaellátás fejlesztése
Keleti - Kőbánya-felső szűk keresztmetszet kiváltás
Miskolc - Nyíregyháza korszerűsítés
Hatvan - Miskolc korszerűsítés
MÁV közlekedésbiztonság javítási program II. ütem - Közlekedésbiztonságot és pályacapacitást növelő technológiai fejlesztések és eszközök
Infrastruktúra és gördülőállomány karbantartó szoftver és IT alkalmazás konszolidáció
MÁV Hidrekonstrukciós program I. ütem
Elővárosi állomások, megállóhelyek fejlesztése és felújítása (TEN-T vonalak)
Budapest-Keleti pályaudvar épület-felújítás
Budapest-Nyugati pályaudvar épület-felújítás

CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz)

CEF vasúti projektek

Fejlesztés tartalma
Déli Duna-híd korszerűsítése
Rákos - Hatvan korszerűsítése
Kelenföld - Pusztaszabolcs I. ütem (Kelenföld - Százhalombatta korszerűsítése)
Kelenföld - Pusztaszabolcs II. ütem (Százhalombatta - Pusztaszabolcs korszerűsítése és Kelenföld - Pusztaszabolcs ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése)
GSM-R távközlési hálózat kiépítése II. ütem
Biatorbágy - Tata korszerűsítése és Budapest - Hegyeshalom ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Pusztaszabolcs - Dombóvár korszerűsítése
Székesfehérvár - Veszprém - Boba korszerűsítése és ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Békéscsaba - Lőkösháza 2. vágány kiépítése
Szolnok állomás korszerűsítése
Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér kötőpályás kapcsolatának kialakítása
Dombóvár - Kaposvár - Gyékényes korszerűsítése

A Kormányhatározat 3. melléklete szerint:

Városi és elővárosi közlekedési projektlista

Kivitelezés alatt álló KözOP-IKOP szakaszolt projektek

Fejlesztés tartalma
Budapest - Esztergom kiegészítő fejlesztések
Rákosrendező - Esztergom villamosítás, biztosítóberendezés korszerűsítés
Feszített ütemtervű (ütemterv szerint 2015-ig lezárni tervezett, de kockázatos) városi, elővárosi projektek
Kelenföld vasútállomás 8. vágány helyén P + R

Tervezett projektek

Fejlesztés tartalma
Elővárosi állomások, megállóhelyek fejlesztése és felújítása
Szeged - Hódmezővásárhely városi-elővárosi tram-train rendszer megvalósítása
Kelenföld intermodális központ
Szeged - Hódmezővásárhely - Békéscsaba - Gyula szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás
Debrecen - Nyíradony korszerűsítés
Nyíradony - Mátészalka korszerűsítés
Debreceni intermodális személyszállítási központ létrehozása
Megyei jogú városok vasútállomásai intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása megveszékelyek vasúti elővárosi körzetében I. ütem
Debrecen - Nyírábrány korszerűsítés
Rákospalota - Újpest - Veresegyház - Vác korszerűsítés
Hungária körút - Rákospalota - Újpest korszerűsítés
Kőbánya-Kispest - Lajosmizse - Kecskemét szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás
Mezőzombor - Sátoraljaújhely szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás
Szeged - Makó vasúti elővárosi közlekedés fejlesztése, vegyesforgalmú Tisza-híd építésével

A Kormányhatározat 4. melléklete szerint:

Nagyprojekt-lista (az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) nagyprojekt-listája)

IKOP 2. prioritási tengely (TEN-T vasúti lista)

2/A Kivitelezés alatt álló KözOP-IKOP szakaszolt projektek

Gyoma - Békéscsaba biztosítóberendezés rekonstrukció és Békéscsaba állomás, Ferencváros - Lökösháza ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése (III/I.b. ütem)
Székesfehérvár állomás rekonstrukció
Lepsény - Szántód-Kőröshegy rekonstrukció

Tervezett projektek

Szántód-Kőröshegy - Balatonszentgyörgy rekonstrukció
Püspökladány - Debrecen rekonstrukció és Szajoltól ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Miskolc - Nyíregyháza korszerűsítés
Hatvan - Miskolc korszerűsítés

2/C CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz) projektek

Déli Duna-híd korszerűsítése
Rákos - Hatvan korszerűsítése
Kelenföld - Pusztaszabolcs I. ütem (Kelenföld - Százhalombatta korszerűsítése)
Kelenföld - Pusztaszabolcs II. ütem (Százhalombatta - Pusztaszabolcs korszerűsítése és Kelenföld - Pusztaszabolcs ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése)
GSM-R távközlési hálózat kiépítése II. ütem
Biatorbágy - Tata rekonstrukció és Budapest - Hegyeshalom ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Pusztaszabolcs - Dombóvár korszerűsítése
Székesfehérvár - Veszprém - Boba korszerűsítése és ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Békéscsaba - Lökösháza 2. vágány kiépítése
Szolnok állomás korszerűsítése
Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér kötőpályás kapcsolatának kialakítása
Dombóvár - Kaposvár - Gyékényes korszerűsítése

IKOP 3. prioritási tengely (városi és elővárosi közlekedési projektek)

Tervezett projektek

Szeged - Hódmezővásárhely - Békéscsaba - Gyula szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás
Debreceni intermodális személyszállítási központ létrehozása
Megyei jogú városok vasútállomásai intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása megyeszékhelyek vasúti elővárosi körzetében I.
Rákospalota - Újpest - Veresegyház - Vác korszerűsítés
Hungária körút- Rákospalota Újpest korszerűsítés
Kőbánya-Kispest - Lajosmizse - Kecskemét szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás

Az 1374/2017. (VI. 13.) Kormányhatározat 1. számú melléklete szerint az Európai bizottsághoz jóváhagyás céljából benyújtott projektek:

Szántód – Kőröshegy - Balatonszentgyörgy vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése
Rákosrendező - Esztergom vasútvonal villamosítása, biztosítóberendezés korszerűsítése a Közép - magyarországi régióban - 1. nagyprojekt rész
Rákosrendező - Esztergom vasútvonal villamosítása, biztosítóberendezés korszerűsítése - 2. nagyprojekt rész
Püspökladány - Debrecen vasútvonal korszerűsítése, Debrecen állomás részleges átépítése és Szajol - Debrecen vasútvonalon ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
Szeged - Hódmezővásárhely vasútvonal városi-elővárosi tram-train rendszer megvalósítása
Szabadbattyán – Tapolca - Keszthely szűk keresztmetszet kiváltás, villamosítás és központi forgalomirányítás megvalósítása a Balaton körül I. ütem (Szabadbattyán - Aszófő) előkészítése és kivitelezése, a II. ütem előkészítése