



**MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

**A MÁV ZRT. 2022-2024. 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 2022-2024. évi üzleti terv feltételrendszere
 - II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások
 - II.2 Jogsabályi környezet
 - II.3 Az állami szerepvállalás
- III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2022-2024. évi üzleti terve
 - III.1. A 2022-2024. évi eredményterv
 - III.2. Beruházási előirányzatok
- IV. A 2022-2024. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködővel lebonyolított felújítások és beruházások
- V. Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia

I. Bevezetés

Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU (2012.november 21.) az egységes vasúti térség létrehozásáról irányelvének 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 pályahálózathoz való 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 2022-2024. 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 NVTNM tervezési irányelvei alapján készült, a MÁV Zrt. Igazgatósága által 142/2021. (09.29.) 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 2022. évre megkötendő szerződéseken alapul. A 2021/2022-es menetrendi évre a vasút igazgatási szerv engedélyezte a HÚSZ-ben meghirdetett vontatási energia áraktól való eltérést, így a terv a tényleges beszerzési árakkal számol.

Pályavasúti hálózat-hozzáférési díjak

A hálózat-hozzáférési díjak tekintetében a tervezéshez 2022. évre a már meghirdetett, hatályos díjrendszert alkalmazzuk. A 2021/2022. menetrendi évre érvényes Díjképzési Módszertan jelentősen nem változott, a meghirdetett díjak a személyszállítás vonatkozásában lényegében változatlanok maradtak, illetve az áru fuvarozással közös szolgáltatásoknál némiképp növekedtek. Az áru fuvarozás esetében szintén minimális, az inflációval közel megegyező díjmelés adódott. A vasúti egyes kocsis teherfuvarozás meglévő teljesítményeinek fenntartása, és a szegmens revitalizációja érdekében Magyarország Kormánya a 1414/2020. (VII.16.) sz. határozatában célzott állami támogatási rendszer megvalósítását tűzte ki célul. Így a vonatkilóméter arányos közlekedtetés szolgáltatás egyes kocsis forgalom díjai kikerültek a díjrendszer hatálya alól. A Támogatási Program alapján, – melynek jóváhagyása az Európai Bizottság által 2021. június 3-án SA. 59448 (2020/N) számon megtörtént – az ITM a 2021-es évben 3 840 M Ft, a 2022-2025 közötti időszakban tervezetten évente 6 407 M Ft összegű vissza nem térítendő forrást biztosít a vasúti szektor szereplői számára. A MÁV Zrt. végzi a Támogatási Program megvalósítását a teljes magyarországi országos nyílt hozzáférésű pályahálózatra vonatkozóan, beleértve a GYSEV Zrt. hálózatát is. A támogatási program eredményéből származó esetleges teljesítménynövelő hatását az üzleti terv tartalmazza.

A 2023-2024. évi előirányzatok kidolgozásánál a 2022/2023. évi meghirdetett díjrendszert alkalmaztuk.

Teljesítmény premisszák

A működtetett vasúti pályahálózat méretét változatlanoknak tekintjük. A teljesítmény tervek kiindulási alapja a 2021/2022. évre meghirdetésre került menetrend. Ezt korrigálja a szerelvénymenetek teljesítménye, a pályaműködtetés infrastruktúra fejlesztését célzó beruházások becsült vágányzári hatása. A 2021/2022. évre meghirdetésre került menetrend a kínálat bővítés és a bázis időszakban teljesítménykiesést okozó infrastruktúra építési beruházások részben vagy egészben történő befejezése miatt a korábban tervezett személyvonat-kilométer teljesítménynél 0,79%-kal tartalmaz magasabbat.

A teherforgalom alakulása a 2021. évi várható teljesítmény alapján került felülvizsgálatra, a korábban tervezett tehervonat-kilométer teljesítménynél 1,72%-kal tartalmaz kevesebbet.

Tervezett vonatkilométer teljesítmények:

Adatok: ezer vonatkilométer

Megnevezés	2022. évi terv	2023. évi terv	2024. évi terv
Közlekedtetés összesen	110 882	113 854	117 285
Személyvonat közlekedtetés	87 725	90 638	93 299
Tehervonat közlekedtetés	18 195	18 159	18 855
Egyéb vonat közlekedtetés	4 961	5 057	5 131

II.2. Jogszabályi környezet

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

II.3. Az állami szerepvállalás

A Magyarország 2022. évi központi költségvetéséről szóló 2021. évi XC. törvény alapján a MÁV Zrt. az üzleti tervben figyelembe vehető 120 779 millió Ft vasúti pályahálózat működtetési költségtérítéssel számolhat. A 2021. évre az ITM VIF/97661/2020-ITM számú, a hálózat-hozzáférési díjkalkulációhoz kiadott előirányzat szerint 121 532 millió Ft a figyelembe vehető állami szerepvállalás mértéke, a költségvetési törvény alapján figyelembe vehető állami szerepvállalás nem tartalmazza ugyanakkor a 2021. évi bérmegállapodás hatását. A tárgyévi költségtérítési igény 140 205 M Ft, melyből a felújítási költségtérítés esetében 2 453 M Ft 2021. évben megvalósult beruházás fedezete, amivel a Társaság a 2022. évi felújítási költségtérítés felhasználást ezzel az összeggel csökkentett mértékben tervezi, így a követelések-kötelezettségek egyenlege a két év tekintetében kiegyenlítődik.

A MÁV Zrt. a 2023. évi üzleti terv összeállításánál az ITM VIF/122500-1/2021-ITM. levélben szereplő 145 399 M Ft pályaműködtetési költségtérítést vette alapul, mely a bérmegállapodás fedezetét tartalmazza, azonban az energia költségek utóbbi időszakban tapasztalt drasztikus emelkedését nem. A 2023. évi felújítási költségtérítésből kell biztosítani a Nyugati és Keleti fejpályaudvarokra 2022. évben észszerű nyereségből előfinanszírozott 3 972 M Ft felújítást, így a felújításokra ezen összeggel kevesebb forrás jut.

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2022. évi terv	2023. évi terv	2024. évi terv
Pályahálózat működtetés költségtérítése	140 205	149 455	154 950
Üzemeltetési költségtérítés	117 589	127 952	128 746
Felújítási költségtérítés	22 616	21 503	26 204

III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2022-2024. évi üzleti terve

III.1. A 2022-2024. 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 M Ft-ban

Megnevezés	2022. évi terv	2023. évi terv	2024. évi terv
Üzemi hozamok összesen	415 059	425 253	419 230
<i>ebből nyílt hozzáférésű pályaműködtetési szolgáltatás HHD bevétele (vontatási energia nélkül)</i>	<i>103 736</i>	<i>106 614</i>	<i>109 511</i>
<i>ebből vontatási energia</i>	<i>69 922</i>	<i>75 636</i>	<i>63 134</i>
<i>ebből üzemeltetési költségtérítés</i>	<i>117 589</i>	<i>127 952</i>	<i>128 746</i>
<i>ebből visszapótlási kötelezettség elengedés</i>	<i>84 669</i>	<i>78 574</i>	<i>81 401</i>
Üzemi (üzleti) tevékenység összes ráfordítása	411 086	421 102	414 964
Pénzügyi műveletek eredménye	-1	-1	-1
Adózott eredmény	3 972	4 149	4 265

A nyílt hozzáférésű Pályaműködtetési bevételek megoszlása a vasúti szegmensek között:

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2022. évi terv	2023. évi terv	2024. évi terv
Nyílt hozzáférés keretében nyújtott hálózat-hozzáférési szolgáltatások	103 736	106 614	109 511
Személyszállító vonatok	80 096	82 937	85 375
Teherszállító vonatok	19 704	19 681	20 135
Mozdony- és egyéb vonatok	2 931	2 981	2 969
Energiához kapcsolódó HHD	1 005	1 015	1 032
Vontatási energiák (ELABE által eredménysemleges bevételek)	69 922	75 636	63 134
Vontatási villamos energia	56 519	61 410	48 674
Vontatási gázolaj	13 403	14 226	14 460

A személyszállítás hálózat-hozzáférési teljesítményének terv előirányzata az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM), mint a menetrend megrendelője által elfogadott 2021/2022. 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 0,13%-kal, a bruttó-tonnakilométer 1,33%-kal magasabb lesz a korábban 2022. évre tervezettnél.

A teherforgalom teljesítményeinek tervezése a fuvarpiaci információkon és prognózisokon alapul. Összességében a teherfuvarozási vonatkilométerek 2022. évben kevéssel lehetnek magasabbak, mint 2021. évben voltak, 2023-ban pedig inkább stagnálás várható. A tervezett tehervonat forgalom vonatkilométer közlekedtetési teljesítmény a korábbinál 1,72%-kal, a bruttó-tonnakilométer 2,55%-kal alacsonyabb lesz.

A vontatási energiahordozók esetében a piaci árrobanást figyelembe vevő premisszák szerinti egységárak hatása, a jóváhagyott 2021-2023. évi Üzleti tervhez képest, jelentős bevétel növekedésként jelentkezik. Ezek az eredményt érdemben nem befolyásolják, mert ELÁBÉ-ként is elszámolásra kerülnek.

A pályaműködtetés eredménytervének 2022-2024. évi egyensúlyát, indokolt ráfordításainak fedezetét a saját bevételeken felül a 2022. évi költségvetési törvény alapján az ITM által meghatározott vasúti pályahálózat működtetési költségtérítés biztosítja. A pályavasút nullszaldós eredménye mellett fennmaradó költségtérítés felújítási munkákra nyújt fedezetet.

A pályaműködtetés részére tervezett 2022-2024. 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 ciklus ideje egy évnél hosszabb, a felmerülő költség évente eltérő mértékű, amelyhez részben az időarányosan, így már a 2015-2019. 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 mérsékelt 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 több évre 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 keretszerződéseket kötve.

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 tervezett bővülése ezért feltételezésen alapuló kalkuláció. A kincstári tulajdonú eszközök esetében, a visszapótlási kötelezettség törvény erejénél fogva történő elengedése okán, az elszámolt értékcsökkenési leírási költséggel megegyező mértékű egyéb bevétel jóváírásra (illetve tervezésre) kerül.

III.2. Beruházási előirányzatok

A MÁV Zrt. a beruházási, felújítási munkáinak megvalósítása során a pályahálózat azon részére helyezi a hangsúlyt, amelyen a legnagyobb forgalom bonyolódik le, és amely a jövőben is meghatározó lesz a pályaműködtetési szolgáltatások nyújtása terén. Az elmúlt évtizedek forráshiányos működtetése jelentős állapotromlást, avulást eredményezett. Ennek következtében a MÁV Zrt. napjainkban egy kimondottan heterogén műszaki színvonalú 7 246 kilométer hosszúságú hálózatot üzemeltet.

A beruházási, fejlesztési igények súlypontját az elavult pályavasúti infrastruktúra modernizálását célzó, valamint a szolgáltatási színvonal emelkedést, hatékonyságnövelést biztosító beruházások jelentik.

Cél a rendelkezésre álló források hatékonyan felhasználó, folyamatosan fejlődő szolgáltatási színvonalat biztosító, ügyfélorientált, fenntartható, biztonságos, a hazai közlekedési célokhoz és az európai hálózatokhoz is illeszkedő magyar vasúti hálózat kiépítése és működtetése. A Társaság kiemelt célja, hogy megítélése és a nyújtott szolgáltatás színvonala folyamatosan javuljon, ezért a Társaság a 2022-2024. évben is a beruházási forrásainak jelentős részét utaskomfort növelő és menetrendszerűsége javító felújításokra kívánja fordítani. Ennek keretében tervezetten megvalósulnak állomásépületek és utasforgalmi létesítmények felújításai, vizuális utastájékoztatók létesítése, illetve utasbeállók, P+R parkolók, kerékpártárolók építése. Ugyancsak az utaselégedettség növekedését és a forgalombiztonság javulását eredményezik a beruházási tervben szereplő pálya- és infrastruktúra felújítások is.

A pályaműködtetés legfontosabb stratégiai célkitűzése a szolgáltatási színvonal emelése, az utazóközönség elégedettsége és az utaskomfort növelése melyet

- az eljutási idők csökkentésével,
- a lassújelek felszámolásával,
- a bruttótonna-km teljesítmény növelhetőségének biztosításával,
- a hatékonyság növelésével, valamint
- utasvárók és állomásépületek megújításával tervezi elérni.

A beruházások finanszírozása, elszámolása:

Az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény illetve a pályaműködtetési szerződés (PMSZ) 2015. évi módosítása következtében a MÁV Zrt. által lebonyolításra kerülő beruházások és felújítások finanszírozásának forrásszerkezete átalakult.

A pályaműködtetési tevékenységhez kapcsolódó beruházások és felújítások finanszírozását a következő elemek biztosíthatják:

- a 2020/2021. évi hálózat-hozzáférési díjszámítás során minisztériumi nyilatkozat szerinti állami szerepvállalás,
- illetve korábbi időszaki maradványokból felhasználható lekötött felújítási költségtérítés,
- a saját, terven felüli bevételekből,
- a saját tulajdonú eszközök értékcsökkenési leírása,
- ingatlan értékesítésből származó bevételek,
- a saját eszközök értékcsökkenési leírásra eső rész,
- előző évek észszerű nyeresége,
- valamint a különböző célzott költségvetési és EU támogatások.

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2022. évi terv	2023. évi terv	2024. évi terv
MÁV Zrt. Összes beruházási műszaki teljesítése	348 109	247 633	108 211
Ebből költségvetési és EU támogatás	315 495	215 130	75 092

A MÁV Zrt. által üzemeltetett Széchenyi-hegyi Gyermekvasút, valamint a pályaműködtetéstől elkülönült központi szervezetek beruházásai a PMSZ által biztosított felújítási költségterítésből nem finanszírozható, így ezen beruházások forrása a tevékenység bevétele, a tárgyévi értékcsökkenés és költségvetési vagy EU-s támogatások lehetnek.

A forrással nem rendelkező, tartalék munkák finanszírozására felszabaduló beruházási források (egy adott beruházásnál megtakarításként képződött, vagy az adott évben a beruházás nem fog megvalósulni), vagy az üzemeltetési költségterítés esetleges megtakarítása biztosíthat fedezetet.

Támogatásból megvalósuló beruházások:

EU támogatásból megvalósuló beruházások

EU-s támogatásból megvalósuló beruházások esetében elmondható, hogy jellemzően a korábbi években indult, áthúzódó projektek megvalósítása folytatódik 2022-ben. A MÁV Zrt. által lebonyolítandó 2022. évre tervezett EU-s támogatásból finanszírozandó projektek:

- Közlekedésbiztonsági projekt
- Állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat fejlesztési program
- Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt)
- Keleti és Nyugati pályaudvarok utasforgalmi létesítmények fejlesztése
- Kulcsmenedzsment és monitoring rendszer kialakítása
- Kis-Gellért hegyi alagút és Központi Forgalmirányítás kiépítésének előkészítése

Célzott költségvetési támogatásból finanszírozandó projektek

A célzott költségvetési támogatásból tervezett projektek egy része már támogatási szerződéssel, illetve okirattal és kivitelezési szerződéssel rendelkezik, míg mások még megkötött támogatási dokumentummal és elfogadott műszaki tartalommal, valamint ütemtervvel sem rendelkeznek. A 2022. évre tervezett célzott költségvetési támogatásból megvalósítandó projektek az alábbiak:

Megkötött támogatási szerződéssel vagy kormányhatározattal rendelkező beruházások és 2022. évre tervezett összegek:

- Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység
- Budapest-Belgrád NOBO-DEBO
- Budapest-Belgrád kivitelezés
- Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek
- Budapest-Belgrád anyagkezelés, deponálás, vissznyeremény kezelés
- Budapest-Belgrád projektmenedzsment
- Keskeny nyomközű vasutak III.
- Kormányzati Hálózatfejlesztési Projekt kiegészítő tervezési és kivitelezési feladatai (NTG)
- 13. sz. vv Franciavágás és Veszprémvarsány szakaszának felújítása
- Tatabányai vasútállomás felújításának előkészítése
- Keleti pályaudvar területét érintő és azzal közvetlenül határos területek hosszú távú fejlesztési lehetőség
- Szeged-Röszke vasútvonal felújítás
- Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója
- Verpelét közforgalmú rakodó kiépítése
- Sárospatak vasútállomás felújítása
- Tatabánya vasútállomás ideiglenes akadálymentesítése (3 db peronlift)
- Veszprém állomás komplett felújítása
- Keskeny nyomközű vasutak II.

Meglévő kormányhatározattal rendelkező projektek, melyek megvalósításához a megnövekedett műszaki tartalom következtében további támogatási forrás szükséges:

- Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység
- Budapest-Belgrád kisajátítás és egyébek
- Keskeny nyomközű vasutak III.

A tervezési időszakot érintő támogatásból megvalósuló beruházásokat az alábbi táblázat foglalja össze, mely tartalmazza a szükséges forrással még nem rendelkező tervezett munkákat is:

Adatok M Ft-ban

Támogatás jellege	2022. évi terv		2023. évi terv		2024. évi terv	
	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal rendelkezik)	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal NEM rendelkezik)	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal rendelkezik)	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal NEM rendelkezik)	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal rendelkezik)	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal NEM rendelkezik)
Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység	1 376	810	1 315	206	1 018	211
Budapest-Belgrád NOBO-DEBO	678		678		623	
Budapest-Belgrád kivitelezés	242 725		204 105		72 108	
Budapest-Belgrád kisajátítás és egyébek	3 331	16 525				
Szeged-Röszke vasútvonal felújítás	39 360					
Keskeny nyomközű vasutak II.	40					
Kormányzati Hálózatfejlesztési Projekt kiegészítő tervezési és kivitelezési feladatai (NTG)	955					
IKOP Állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat fejlesztési projekt (Kőbánya alsó Kőbánya-Kispest helyett)	2 671					
Keleti és Nyugati Pályaudvarok utasforgalmi létesítmények fejlesztése (Keleti Utascentrum és Nyugati utasforgalmi létesítmények fejlesztése)	1 855					
Közlekedésbiztonság projekt (MSZMI)	1 434		2 392		954	
Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt)	10 500		5 702		62	
Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója	1 699		300			
Versenyképes infrastruktúra program 2021-2025.		60 000		60 000	0	60 000
Verpelét rakodó	1 130					
Budapest-Belgrád projektmenedzsment	443		325		328	
13. sz. vv Franciavágás és Veszprémvársány szakaszának felújítása (Pápa)	210					
Kis-Gellért hegyi alagút és Központi Forgalmirányítás kiépítésének előkészítése	645					
Tatabánya vasútállomás felújításának előkészítése	979					
Budapest-Belgrád anyagkezelés, deponálás, visszanyeremény kezelés	159		74			
Keleti pályaudvar területét érintő és azzal közvetlenül határos területek hosszú távú fejlesztési lehetőség	450					
Kis-Gellérthegy alagút átépítése, Déli pályaudvar kapacitásbővítése				8 150		8 150
Akadálymentesítés		700		5 000		5 000
Veszprém vasútállomás és környéke 2022-23. évi fejlesztések		4 955		0		
Hídprojektek		1 500		1 500		1 500
1-es vonali KÖFI rendszer teljeskörű üzembehelyezése (KÖFI telepítések)		5 000		5 000		5 000
Keskeny nyomközű vasutak III.	1 304	1 196		2 500		
Versenyképes infrastruktúra program 2021	360					
Kulcsmenedzsment és Monitoring rendszer	1 413		239			
Sárospatak vasútállomás felújítása	1 000	0				
Budapest-Belgrád projekthez kapcsolódó fakivágás és sínfelújítás		1 000				
Tatabánya vasútállomás ideiglenes akadálymentesítése (3 db peronlift)	600					
CEF2 Katonai mobilitás (Vasúti rakodók létesítése az ország nyugati felében)				670	0	1 148
Veszprém állomás komplett felújítása	180					
Budapest-Belgrád Déli szakasz - Mérnök többlet díj					0	
Budapest-Belgrád Északi szakasz - Mérnök BUBE		467		282	0	264
Kőbánya-Teher állomás helyrehozhatatlanul megrongálódott biztosítóberendezésének ideiglenes helreállítás (ideiglenes biztosítóberendezés létesítése)		561				
Budapest-Belgrád - Északi szakasz - RMT + KHT		75				
Budapest-Belgrád -Katonai rakodók tervezése		35				
Összesen	315 495	92 823	215 130	83 307	75 092	81 273

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 költségtérítési forrásból megvalósuló beruházási, felújítási terve

A beruházások 2022. évi üteme erősen determinált, a tervezett beruházások többsége szerződött, illetve előkészített, összhangban a gördülő beruházási terv koncepciójával.

A beruházási tervben szereplő beruházási, felújítási munkák tartalmaznak pályát, technológiai berendezéseket, informatikai és ingatlanokat érintő beavatkozásokat, melyek rangsorolásánál a forgalombiztonsági szempontok mellett a szolgáltatási színvonal növelése is szempont volt.

A költségtérítési forrásból finanszírozott beruházási, felújítási munkák az alábbi szakmai szempontrendszer alapján kerültek az üzleti tervben csoportosításra:

- **Pálya:** pálya, híd és alépítményi beruházások, felújítások,
- **Technológiai berendezések (TEB):** távközlő-, erősáramú- és biztosítóberendezési létesítményekre, berendezésekre vonatkozó beruházások, felújítások,
- **Ingatlan:** a MÁV Zrt. tulajdonában és vagyonnevelésében lévő épületekkel, ingatlanokkal kapcsolatos beruházások, felújítások,
- **IT:** informatikai fejlesztések, beruházások, informatikai eszközbeszerzések,
- **Egyéb:** forgalmi technológiai fejlesztések, felújítások, felügyeleti és üzemirányítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházások, felújítások, MÁV Zrt. eszközbeszerzései (pl.: működtető eszköz, kisművelés, tolatórádió), biztonságirányítási beruházások.

A **pálya** szakterületre vonatkozóan a 2022-es üzleti tervben a forrás legnagyobb része a MÁV FKG Kft. outsourcing szerződés keretében végzett pályafelújítások elvégzésére kerül felhasználásra, mely munkák elsődleges célja a menetrendszerinti közlekedés fenntartása, pályára engedélyezett sebesség és tengelyterhelés emelése, valamint a forgalom biztonságos lebonyolítását elősegítő paraméterek biztosítása. Ezen felül a MÁV FKG Kft. kivitelezésében pályakarbantartó és felsővezeték szerelő vasúti járművek felújítását egy több évre kötött keretszerződés értelmében továbbra is elvégzi.

A technológiai berendezéseket (TEB) illetően a legjelentősebb projektek a Nyugati HÜSZ-höz kapcsolódó utastájékoztató és diszpécserközpont kiépítése, illetve a FOR BBT projekt.

Az **ingatlan** szakterületre vonatkozóan a 2022-es üzleti tervben a 2022-2024. években az ingatlanokra fordítandó beruházási forrásainak jelentős részét utaskomfort növelő felújításokra kívánja fordítani. Jelentősebb projektek az alábbiak:

- MÁV FKG Kft. outsourcing szerződés keretében végzett ingatlan felújítások
- Budapest-Nyugati pályaudvar tetőfelújítási projekt
- Állomások és megállóhelyek felújításának tervezése, előkészítése és kivitelezése

Informatikai beruházások keretében 2022-ben eszköz beszerzés, illetve szoftver fejlesztés történik.

Az **egyéb** kategóriába a fenti szakmai csoportosításba nem tartozó, de a vasút működéséhez szükséges egyéb kapcsolódó beruházások és felújítások kerültek besorolásra. Ilyenek a forgalmi technológiai fejlesztéseket, felújításokat, felügyeleti és üzemirányítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházások, illetve a MÁV Zrt. munkakörülmény javító- és vasútspecifikus eszközbeszerzései (pl. működtető eszköz, kisművelés, tolatórádió, statikus utastájékoztató eszközök) és biztonságirányítási beruházása (pl. térfigyelő rendszerek kiépítése). Itt kerültek tervezésre a belső tervezések, valamint a lebonyolítói költségek is, valamint a Tram-Train üzemeltetéshez szükséges speciális járművek és eszközök beszerzése is

IV. A 2022-2024. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködővel lebonyolított felújítások és beruházások

A NIF Zrt. lebonyolításában a MÁV Zrt. pályaműködtetést érintő alábbi projektek készültek el és kerülnek vagyonkezelésbe vételre 2022. évben:

- Szeged – Hódmezővásárhely Tram-Train létesítés, a vonalszakasz nagyvasúti munkái;
- Százhalombatta – Ercsi vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Püspökladány – Ebes vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Gödöllő – Hatvan vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Szabadbattyán – Balatonfüred villamosítás és szűk keresztmetszet kiváltás;
- Budapest-Ferencváros – Székesfehérvár vasútvonal ETCS 2 telepítés kivitelezése;
- Hídrekonstrukciós program I/2 ütem.

A folyamatban lévő projektek közül a következő években az alábbiak átvétele várható:

- Rákos-Gödöllő-Hatvan vasútvonal korszerűsítése;
- Püspökladány–Biharkeresztes villamosítás és szűk keresztmetszet kiváltás;
- Rákos – Hatvan vonalszakasz biztosítóberendezési, távközlési és ETCS 2 kivitelezési munkái;
- Bp. Keleti pu. – Kőbánya felső közötti 3. vágány létesítése;
- Bajánsenye – Boba ETCS 2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése;
- Székesfehérvár vasúti csomópont biztosítóberendezési és távközlési munkái;
- Kelenföld – Százhalombatta vonalszakasz biztosítóberendezés és ETCS 2 kiegészítő tervezési és kivitelezési munkái;
- Százhalombatta – Pusztaszabolcs biztosítóberendezés és ETCS 2 kiegészítő tervezési és kivitelezési munkái;
- Újszász állomás tervezési és kivitelezési munkái;
- Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése;
- Hídrekonstrukciós program I/3 ütem.

A megkezdett, illetve tervezett fejlesztések forrását jelentős részben a 2021-2027. időszakra vonatkozó „Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz” program fogja biztosítani, melynek tervezetét az ITM 2021. szeptember 30-án jelentette meg, valamint az Európai Unió Tanácsa által elfogadott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2.0 uniós program.

V. Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia

A Kormány – a vasút mint a klímavédelem és a környezetbarát közlekedési rendszer szempontjából fenntartható közlekedési mód fejlesztése érdekében, kiemelten az országos kelet-nyugati távolsági személyforgalom, valamint a Budapestén áthaladó teherforgalom szűk kapacitásainak megszüntetését szem előtt tartva, 1994/2021. (XII. 28.) Korm. határozatával elfogadta a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát. A Stratégia a vasút hatékony működésének javítására, a vasút és a befogadó környezet funkcionális kapcsolatának erősítésére, valamint a szolgáltatás- és üzemeltetésfejlesztésre irányuló, a 2021–2040 közötti időszakra vonatkozó indikatív intézkedési tervet tartalmaz. Magyarország 2021–2027. közötti – Budapestet és a fővárosi agglomeráció területét érintő – közlekedésfejlesztései európai uniós fejlesztési forrásainak tervezése a Stratégia figyelembevételével, annak célkitűzéseivel összhangban kerülnek elvégzésre.