

**A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2026-2028. évi üzleti tervének pályahálózat-működtetői terv
kivonata**

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

TARTALOMJEGYZÉK

I. BEVEZETÉS.....	3
II. A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2026-2028. évi üzleti terve.....	4
II.1 A Társaság bemutatása.....	4
II.2 Gazdasági elemzés, a teljesítmények terve.....	5
II.2.1 Kiemelt témakörök, költségtérítési igény	5
II.2.2 Bevételek, ráfordítások	6
II.3 Beruházási, fejlesztési terv	13

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 a honlapján közzéteszi, amelyre a hivatkozott jogszabályi rendelkezés szerint 15 napon belül lehet véleményt nyilvánítni.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2025. január 1-jén kezdte meg működését a MÁV Zrt.-től történő leválás útján. A Társaság 100%-os tulajdonosa a MÁV Zrt.

A tervezés bázisát a MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2025. évi Q2 várható adatai jelentik. A MÁV Pályaműködtetési Zrt. pályahálózat működtetési szerződése 2025. év végével lejár, 5 éves hosszabbítás várható. Felek a szerződés időbeni hatályának meghosszabbításáról tárgyalásokat folytatnak, amely várhatóan még 2025. évben lezárul. A Társaság az üzleti tervben folytatólagos tevékenységellátással számolt. Az új szerződésben szereplő feltételeknek való megfelelés érdekében a Társaság 3 éves üzleti tervet készített, ebből 2026. és 2027. évekre havi bontásban.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2026-2028. évi üzleti tervének alapját a MÁV Zrt. Igazgatósága által 144/2025. (09.11.) számú határozatával jóváhagyott „**A MÁV-csoport 2026-2027. évi üzleti tervezésének feltételrendszere, premisszái**” tárgyú előterjesztésben foglaltak képezik.

A Társaság és a GYSEV Zrt. az ÉKM döntése alapján 2025. július 1-jén írt alá megállapodást a vasútvonalak átadásáról, melynek értelmében a GYSEV 752 kilométernyi vasútvonal üzemeltetését vette át a MÁV-csoporttól Nyugat-Magyarországon. Az üzleti terv a 2025. évközi vonalátadás hatását érvényesíti. A Budapest (Ferencváros)-Kelebia vonal (150. vonal BUBE) újraindításának üzleti tervre gyakorolt hatását a Társaság érvényesíti, valamint a 10 pontos miniszteri vállalás hatását determinációként kezeli.

II. A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2026-2028. évi üzleti terve

II.1 A Társaság bemutatása

A MÁV Zrt. mint a vasúti pályahálózat működtetője a 2016-2025. évre vonatkozó Pályaműködtetési Szerződéssel (PMSZ) rendelkezett, amely jogutódlással átszállt a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-re. A PMSZ 5 éves hosszabbításra vonatkozólag változatlan feltételekkel történő megújítására a tárgyalások várhatóan 2025-ben lezárulnak. 2026-2028. évre változatlan feltételek mellett tervez a Társaság.

A MÁV Zrt. Igazgatósága az 51/2025. (03.25.) számú határozatával jóváhagyta a MÁV KfV Kft. beolvasását a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-be 2025. június 30-i időponttal. A MÁV Személyszállítási Zrt. tulajdonrésze megvásárlásra került. A MÁV KfV Kft. beolvasása 2025. június 30-i fordulónappal megtörtént.

Az ÉKM a 4/2025. (II.03.) számú részvényesi határozatának megfelelően a MÁV Pályaműködtetési Zrt. és a GYSEV Zrt. között 762 km vasúti pálya vonatkozásában 2025. július 1-jétől üzemeltetési és együttműködési megállapodás került megkötésre. Ezen fordulónaptól az üzemeltetéssel, működtetéssel és pályavasúti szolgáltatások nyújtásával összefüggő valamennyi jog és kötelezettség az érintett vonalak vonatkozásában a GYSEV Zrt.-t illeti meg, illetve terheli.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2025. évi költségterítési záradékának 1. sz. módosítása aláírásra került, amely alapján a tárgyévi folyósításra kerülő költségterítés 9 163 M Ft-tal csökken a tervezetthez képest a vonalátadás miatt. Ez 2025. évben még fél éves hatásként merül fel, 2026. évtől éves hatással számolunk.

150-es Budapest-Kelebia OH vonal (BuBe magyarországi szakasz) üzemeltetése

A Szerbia és Magyarország között megvalósuló vasúti beruházás magyar oldalon a 150-es Budapest-Kelebia OH vasútvonalat érinti. A fejlesztés során műszakilag elvárt cél a 160 kilométer/óra működési sebesség, a jelenlegi vasúti pálya teljes átépítése és új, második vágány megépítése, a kölcsönös átjárhatóság érdekében egységes, európai vonatbefolyásoló-rendszer és elektronikus biztosítóberendezés kialakítása. Az üzembe helyezés növeli a költségterítési igényt.

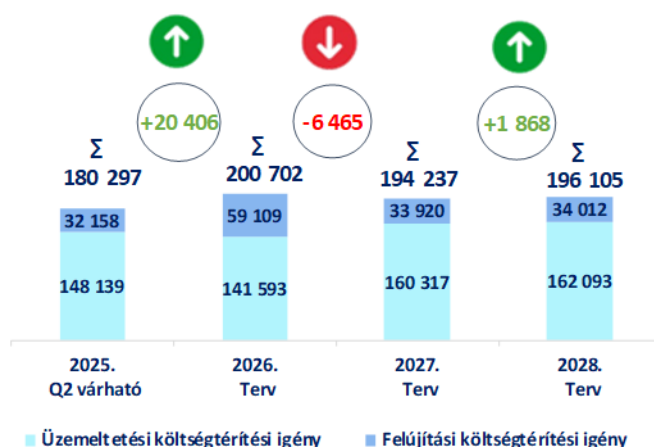
A Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának személyforgalom előtti megnyitásának tervezett ideje 2026. február 15. Az üzleti terv a vonal üzemeltetésének becsült hatásait figyelembe vette.

Tekintettel a vasútvonalon telepített műszaki berendezések, gépek (különösen a távközlés, erősáram és biztosítóberendezés szakma) újszerű megoldásaira, az üzemeltetési paraméterek és a karbantartási igények teljes körű, megbízható meghatározásához elengedhetetlenek a gyakorlati tapasztalatok. Ezen adottságok mentén a vasútvonal üzemeltetési költségei részben becslésen alapulnak.

Az üzleti terv számsorában megjelenő üzemeltetési költségterítési igény tartalmazza a 2 975 M Ft összegű többlet igényt.

II.2 Gazdasági elemzés, a teljesítmények terve

II.2.1 Kiemelt témakörök, költségterítési igény



Közfeladatot ellátó/közszolgáltató társaságok üzleti tervének összállításakor a 2026. évi költségvetési törvényben (A Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény) meghatározott összeget felső korlátnak kell tekinteni. A költségterítési igény meghatározásakor a 2026. év során tervezett tevékenységváltozásból adódó költségterítési hatásokat figyelembe kell venni. A felújítási költségterítés tervezett mértéke a pályaállapot javítása érdekében indokolt beruházások értékével meghaladhatja az előirányzat szerinti értéket. Ezen beruházásokkal elérhető minőségjavulás hatását a tervben be kell mutatni.

A Magyarország 2026. évi központi költségvetéséről szóló 2025. évi LXIX. törvény 210 000 M Ft összeget tartalmaz a XVI. Építési és Közlekedési Minisztérium fejezet 11. Központi kezelésű előirányzatok cím, 4. Közlekedési közszolgáltatások költségterítése alcím, 1. A vasúti pályahálózat működtetésének költségterítése előirányzaton, melyből 164 053 M Ft illeti a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-t, a közlekedési közszolgáltatások energiaköltségének támogatása soron 34 000 M Ft-ot biztosít, ebből a Társaság üzleti tervben bemutatott költség igénye 8 565 M Ft.

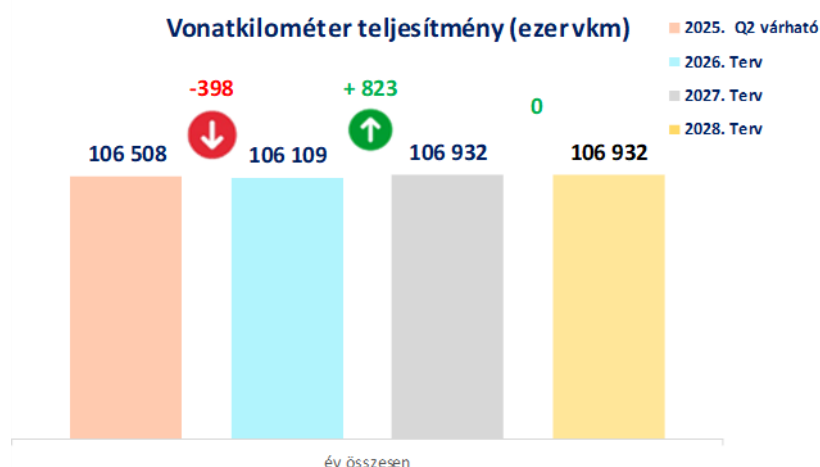
A 2027. évi 6 465 M Ft-os csökkenés oka, hogy a 2026. évben többletigényként szereplő felújítási többlet 2027. évben már nem jelentkezik, a csökkenést részben ellensúlyozza az üzemeltetési költségterítési igény növekménye (az anyag- és személyi jellegű ráfordításokban felmerülő növekedés következtében).

A többlet felújítási forrás rendelkezésre állása bizonytalan, de az esetleges forrás felhasználás érdekében jelentős tartalék mennyiséggel készül a Társaság.

2028. évben kismértékben nő a költségterítési igény az előző évhez képest a terv szerint.

II.2.2 Bevételek, ráfordítások

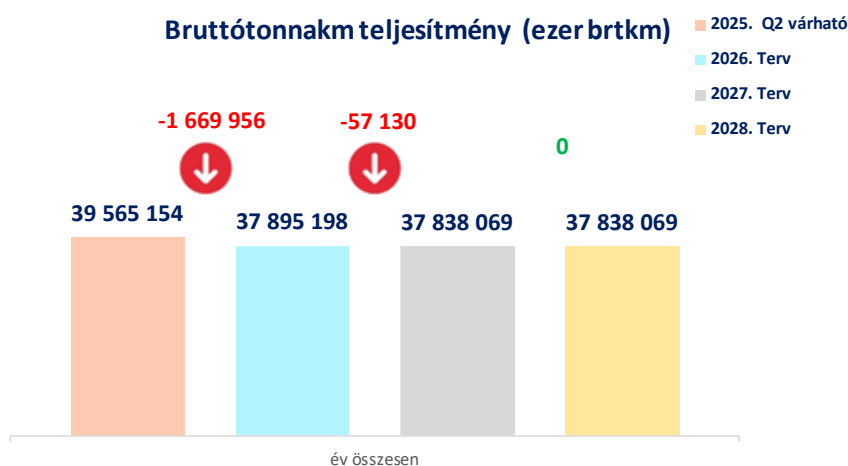
NATURÁLIA ALAKULÁSA



A vonatközlekedtetés 2026. évre tervezett vonatkilométer teljesítménye a 2025. évi Q2 várható szintjén alakul:

- Személyszállítás tekintetében enyhe növekedés várható a következő évben, kiemelten a Budapest-Kelebia vonal üzembehelyezésének következtében.
- Tehervonat közlekedtetés tekintetében 3,4%-os csökkenés várható (részletes kifejtést lásd a bruttótonnakilométer részben).

2027. évtől enyhe növekedéssel számolunk árufuvarozás, és kisebb mértékben a személyszállítás esetében.



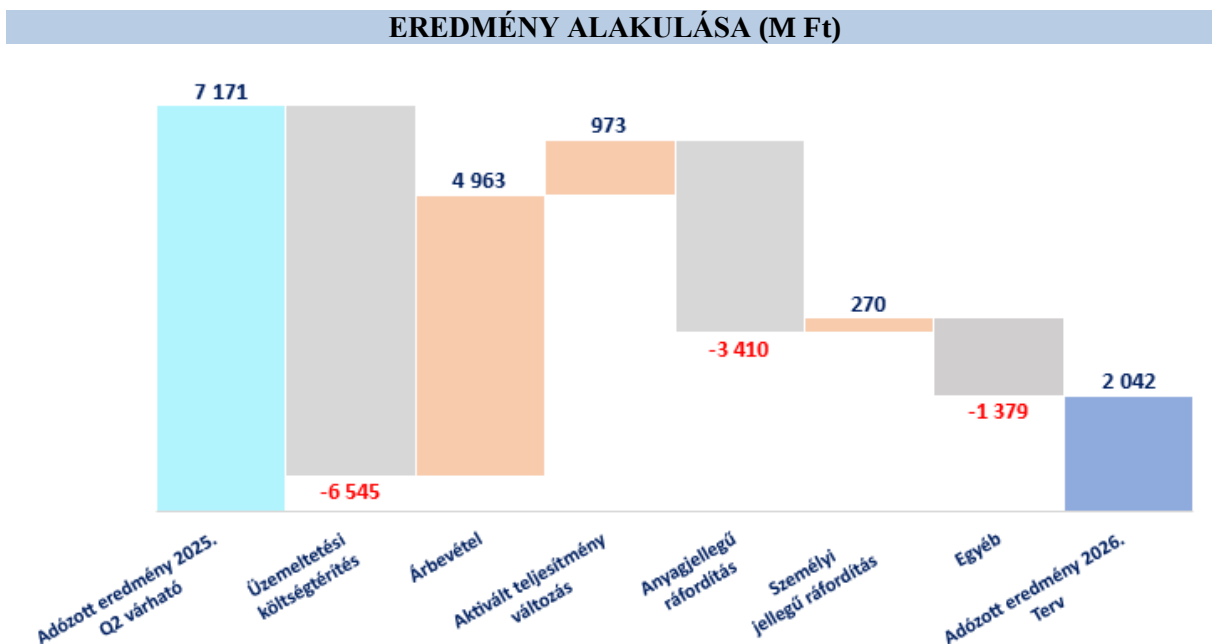
A személyszállítás és árufuvarozás 2026. évre tervezett bruttótonnakilométer teljesítménye a 2025. évi Q2 várható értéknél 4,2%-kal alacsonyabb:

- Személyszállítás tekintetében a motorvonatok számának növekedése és a mozdonyvonatok csökkenése miatt a bruttótonnakilométer értékében enyhe csökkenés várható.
- Az összteljesítmény csökkenése kiemelten a tehervonat közlekedtetésre vezethető vissza. A 2025. év első felében jelentkező negatív makrogazdasági folyamatok, a csökkenő ipari termelés továbbra is éreztetik hatásukat. A német autóipar gyengélkedése, az ásványi tüzelőanyagok és az ipari nyersanyagok (só, kén, vas stb.) felhasználásának mérséklődése, az

orosz-ukrán háború negatív hatásai (például a romániai gabona szállítási folyosók ellehetetlenülése) egyaránt szűkíteni fogja a vasúti áruszállítás piaci lehetőségeit.

- Természetesen nem zárható ki a hálózat-hozzáférési díjak (HHD) emelésének áruszállítási teljesítmény mérsékelő hatása sem. A vasúti egyes kocsi teherfuvarozás (VEKT) támogatási koncepciójának 2026. évi átalakulása kidolgozás alatt van, ezért hatásai nem kerültek modellezésre.
- A tervezett tehervonat forgalom közlekedtetési bruttótonnakilométer teljesítménye 3,4%-kal alacsonyabb a 2025. évi Q2 várhatónál.

2027. évtől nem számolunk további csökkenéssel, ugyanakkor a piaci szegmens növekedési szakaszának megindulásával sem.

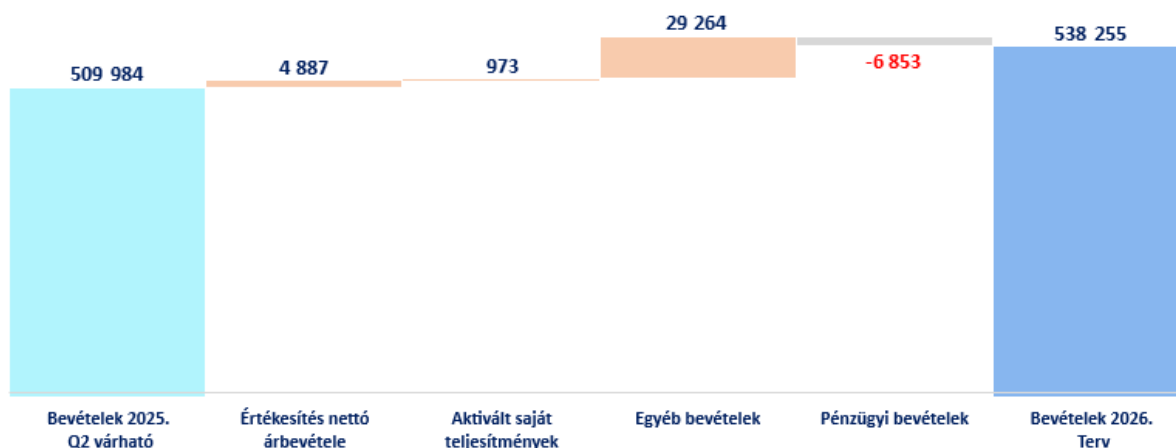


A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2026. évi tervezett adózott eredménye 2 042 M Ft, mely elsősorban a 2024-es pályaműködtetési tevékenység elszámolásának elfogadása esetén járó észszerű nyereségből (2 000 M Ft) képződik. A társasági eredményt befolyásolja még az egyéb (E) üzletág 2026. évi tervezett eredménye (+42 M Ft). A személyszállítás nem közszolgáltatás üzletág (Gyermekvasút) terve eredménysemleges.

A 2025. évi várható értékhez viszonyított csökkenés (-5 129 M Ft) fő oka a bázisévben a MÁV FKG Kft.-től kapott, a MÁV Zrt. részére nem továbbadott, eredménytartalék terhére rendkívüli osztalék, mely eszközátvétel formájában valósul meg, pénzmozgással nem jár.

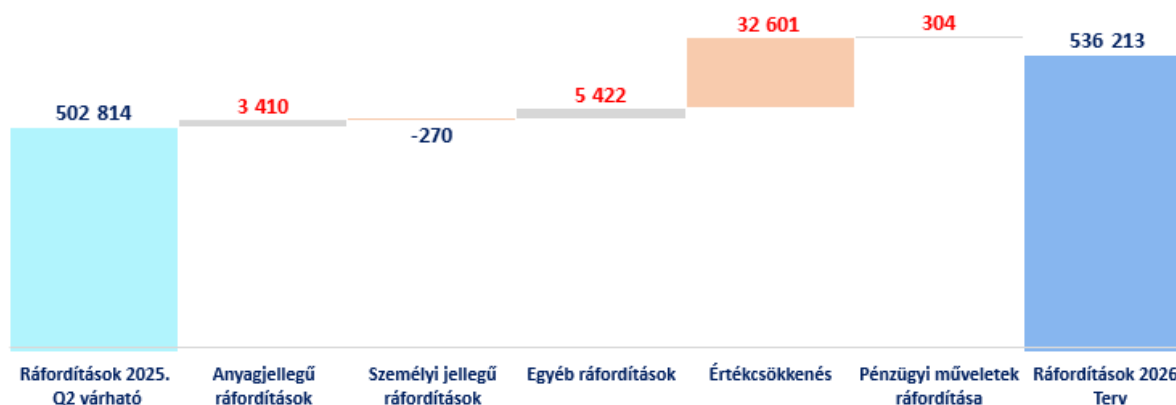
A Társaság 2027. évi tervezett adózott eredménye 2 144 M Ft, 2028-ban pedig 2 127 M Ft.

BEVÉTELEK ALAKULÁSA (M Ft)



A 2026. évi bevételek kismértékű, 6%-os bővülést jelentenek a bázishoz képest, az árbevételek a HHD egységáremelés hatásaként nőnek. Az áruforgatásban 10%-os, a személyszállítás esetében 2,45%-os, a közös szolgáltatásoknál pedig 3,7%-os a díjemelések mértéke a 2024/2025. menetrendi évhez képest. Az egyéb bevételek növekedésében mutatkozik meg a visszapótlási kötelezettség elszámolásának bázistól való eltérése (+32 250 M Ft – eredménysemleges, a kincstári eszközök értékcsökkenésével párhuzamos), az ingatlan értékesítés nyeresége (+7 326 M Ft), illetve ellenkező előjellel az üzemeltetési költségterítés csökkenése (-6 454 M Ft), és a céltartalék feloldás elmaradása (-2 808 M Ft). A pénzügyi bevétel eltérésének oka a bázisévben elszámolt eseti osztalék bevételek.

RÁFORDÍTÁSOK ALAKULÁSA (M Ft)



A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2026. évi tervezett ráfordításai a kincstári eszközök értékcsökkenését, értékvesztését (mely tételek eredménysemlegesek) leszámítva bázis szinten alakulnak.

Karbantartási tevékenység

Pálya- és épületszerkezet karbantartás

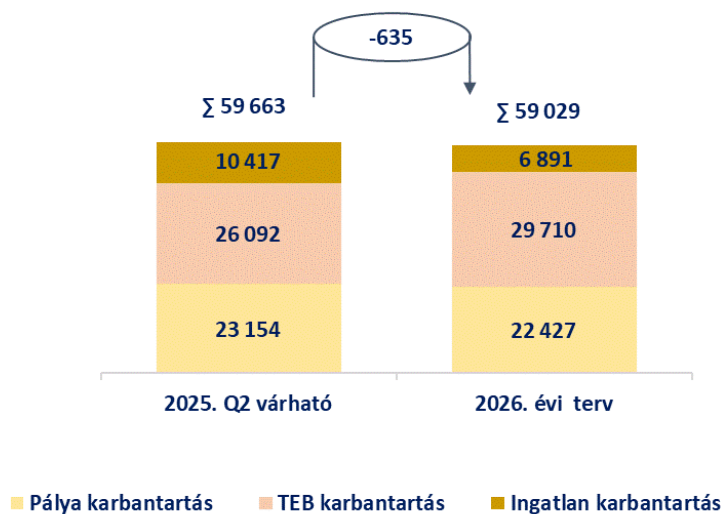
A saját emberi, valamint idegenfeles kapacitás- és technológiapótló szolgáltatás erőforrások felhasználásával megvalósuló pálya-, távközlés, erősáram, biztosítóberendezés és ingatlan **karbantartási tevékenységek közvetlen igénybe vett szolgáltatási és személyi jellegű ráfordításainak 2026. évre tervezett összege 59 029 M Ft.**

Ezenfelül a karbantartási 2026. évi szakanyag költség összesen 9 221 M Ft. (A beruházások aktivált saját teljesítményeihez további 2 279 M Ft anyagköltség kapcsolódik).

Az SAP PM modul karbantartás és beruházás, felújítás tervezés struktúrájából adódóan a karbantartási tevékenységek közvetlen anyag- és személyi jellegű ráfordításai nem tartalmazzák a MÁV Pályaműködtetési Zrt. tulajdonát képező pályakarbantartó (vasúti) gépek, kisgépek 2026. évi gép karbantartási igénybe vett szolgáltatásait (5 663 M Ft, amelyet részben a beruházás, felújítási munkák fognak viselni).

A pálya- és épületszerkezet karbantartásban érintett végrehajtói tevékenységet végző szervezetek 2026. évi személyi jellegű ráfordításai a pályás szakmánál 12 191 M Ft, a távközlés, erősáram és biztosítóberendezés szakma esetében 18 564 M Ft. Az ingatlan szakma személyi jellegű ráfordításai elsődlegesen az üzemeltetési feladatokhoz kapcsolódnak.

Pálya- és épületszerkezet karbantartási tevékenység (M Ft)⁽¹⁾



(1) Anyagköltség, valamint gépköltség nélkül.

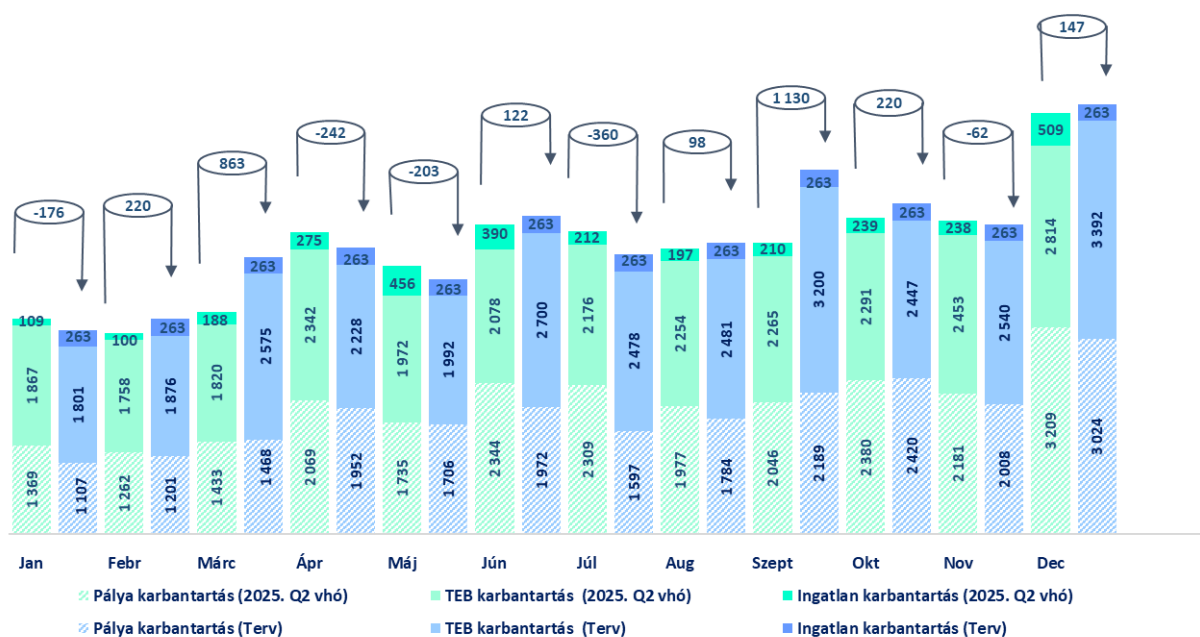
A 2026-2028. évi üzleti tervezési ciklus a beszerzés tervezési, valamint karbantartás és beruházás tervezési szabályok 2025. augusztus 8-ai közzétételével indult.

A karbantartás és beruházás, felújítás tervezés keretrendszere, irányelvei:

- A MÁV FKG Kft. munkavállalók az ÉKM 29/2024. (IX.30.) számú részvényesi határozatában elrendelt átvétele, illetve a pályakarbantartó (vasúti) gépek, kisgépek, valamint közúti járművek átruházása következményeképp 2025. évben jelentős átrendeződés következett be a saját és idegenfeles erőforrások összetételében.
A változások leképezése a 2026-2028. évi karbantartás és beruházás tervezés szabályaiban megtörtént.
- Az emberi és anyagi erőforrások hatékony, átlátható felhasználása érdekében törekedni kell a műszaki folyamatok tipizálására, valamint a műszaki objektumokon (berendezések, műszaki

helyek) végzendő tevékenységek az adott körülmények között általánosan elvárható részletezettségű és mélységű – műszaki normajegyzéken alapuló – kidolgozására.

Pálya- és épületszerkezet karbantartási tevékenység (M Ft)⁽¹⁾



(1) Szak- és általános anyagköltség, valamint gépköltség nélkül.

A pályás központi tervfelelősségű és a PTI szervezet által igénybe vett kapacitás- és technológiapótló szolgáltatások 2026. évi költsége 10 236 M Ft.

A központi tervfelelősségű (Fejlesztési és beruházási főigazgatóság, Pálya és mérnöki létesítmények főigazgatóság) pálya karbantartás jellemzően a tervezhető karbantartást foglalja magában, ideértve az emelt szintű karbantartást és a köszörülést (mindösszesen 6 728 M Ft).

A nagyobb volumenű, idegenfeles **pályakarbantartási munkálatok** (kiterő és vágányszabályozás, vasbeton aljjavítás-, és csere stb.), illetve az egy helyszínre fókuszáló komplex karbantartási munkák a Pályakarbantartási Igazgatóság kivitelezésében, koordinálásában, szükség esetén vállalkozó bevonásával valósulnak meg. Adott tevékenységre 2026. évre 2 699 M Ft tervérték került meghatározásra, ezenfelül még 2 619 M Ft anyagköltség is tartozik hozzá.

A megvalósítandó karbantartási program tartalmazza a korábban EU-s forrásból megvalósított vonalszakaszok **emelt összegű karbantartását** is, 2026. évben 2 376 M Ft összegben, melyhez még 235 M Ft anyagköltség is tartozik.

Az átvételre került a korábbi NIF Zrt. által EU-s források felhasználásával lebonyolított fejlesztések, rekonstrukciók, illetve átfogó felújítások keretében megvalósult eszközök, a hagyományos karbantartási tevékenységtől részben eltérő műszaki tartalmú, magasabb összegű és jellemzően ciklikusan jelentkező karbantartási ráfordításokat eredményeznek.

A Társaság karbantartási programjának kiemelt része a **sínköszörülés**, melyre 2026. évben 943 M Ft-ot tartalmaz a terv. A Társaság előző években jóval alacsonyabb összegű köszörülés tudott megvalósulni, melyek elmaradása sebességkorlátozások bevezetéséhez vezethet, rontva a MÁV-csoport menetrendszerűségi mutatóit.

A Pályavasúti Területi Igazgatóságok (PTI) jellemzően nem tervezhető karbantartási, hiba- és zavarelhárítási tevékenységet végeznek, amelyek historikus adatok alapján 2026. évi tervezett összege 3 508 M Ft.

A 2026. évi üzleti tervben a TEB karbantartási tevékenységekre 29 710 M Ft-ot terveztünk, ami mintegy 3 600 M Ft növekedést jelent.

A távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési szakág idegenfeles karbantartási költsége döntően olyan feladatokhoz köthető, amelyek egyedi jellege, műszaki tulajdonsága vagy egyéb gyártói előírások követelik meg külső partner bevonását. A költségek növekedése az alábbi külső feles tevékenységek beszerzéséhez köthető.

A **GSM-R I. és II. projekt**, valamint a vonalrekonstrukciós fejlesztések keretében beszerzett eszközök üzemeltetése kiemelten fontos feladat, melyre a Kormány 1486/2012. (XI. 7.) Korm. határozatában a „GSM-R rendszer kialakításával összefüggő egyes feladatokról és a GSM-R hálózat üzemeltetésére” a MÁV Zrt.-t (a MÁV Pályaműködtetési Zrt. jogelődjét) jelölte ki. A GSM-R rendszerek üzemeltetéséhez szükséges szerződések: IP eszközök szupportja, javítása, OSS támogatása, tornyok karbantartása, rádiós eszközök szupportja stb.

A telepített GSM-R berendezéseket kiszolgáló infrastruktúra üzemeltetéséhez szükséges műszaki támogatási feladatokat külső partner segítségével valósítjuk meg, amely feladat ellátására a MÁV Pályaműködtetési Zrt. kellő szaktudással és a szükséges infrastruktúrával nem rendelkezik.

A fővonalai átépítések keretében elektronikus biztosítóberendezések kerültek telepítésre, melyek üzemeltetése eltér a korábbi biztosítóberendezésekről.

Az üzleti tervben az alábbi „egyéb technológia tevékenységekkel” számoltunk: mint pl. a VIKI3 projektben keretében beszerzett drónok karbantartása, diagnosztikai rendszerek üzemeltetése javítása (Evopro, Vamav, VTSM mérlegház, sorompó video megfigyelő rendszerek, nyomkarima ellenőrző berendezések stb.) támogatása.

A GSM-R, ETCS és egyéb központi és területi keretszerződésekkel megvalósítandó TEB karbantartási feladatok ellátására 2026. évben mintegy 11 200 M Ft idegenfeles költséggel számoltunk, ami 1 600 M Ft többletet jelent az előző évhez képest az üzleti tervben.

A karbantartási tevékenységen belül az **ingatlan karbantartás** 2026. évi tervezett teljesítménye 6 891 M Ft. A PTI-k saját hatáskörben végzett ciklikusan végzendő ingatlan karbantartási feladatokat látnak el (mint például lift, klíma berendezés, fűtési rendszerek karbantartása), amelyek 2026. évi terv értéke 2 206 M Ft.

A hálózati szerződések keretében megvalósuló, jellemzően magasépítési feladatok végzésére 2026. évre 1 400 M Ft-ot tartalmaz az üzleti terv.

A 10 pontos miniszteri vállalás részeként 2025. évben elindult mosdó projekt (mosdó program vagy mosdó felújítási program) során megtörtént a mosdóhelyiségek felmérése. A munkák folyamatban vannak, a rendelkezésre álló információk szerint az 5 Mrd Ft-ot meghaladó program elszámolásának mintegy 60%-a húzódik át 2026-ra.

Műszaki és egyéb gép, berendezés karbantartás

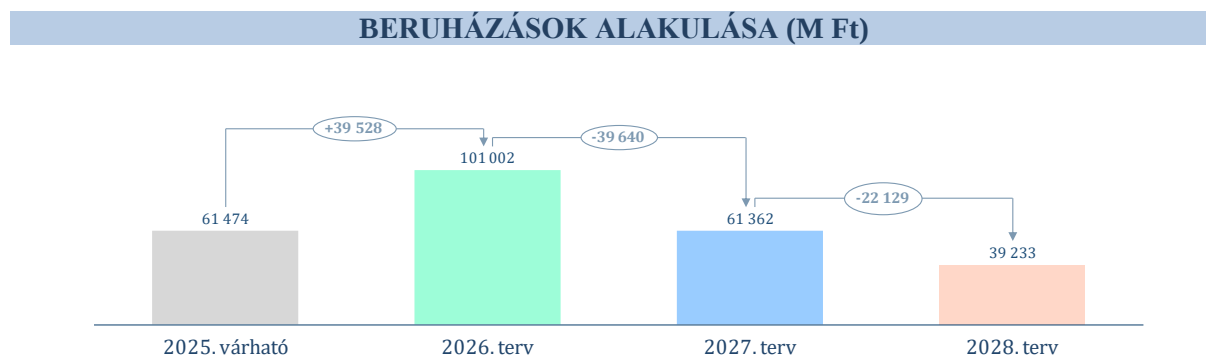
2026. évtől a gépkarbantartás az üzleti terv önálló, külön egységét képezi tekintettel arra, hogy a működési modell átalakulásával az eddigi eszköz állomány kibővült a MÁV KfV Kft. eszközeivel, valamint a 2025. év végéig átvételre kerülnek a MÁV FKG Kft. kis- és nagygépei, így a korábbi eszközbérlet helyett részben a karbantartási volumen növekedik (vállalati szinten 4 734 M Ft-ról 6 617 M Ft-ra az érintett igénybe vett szolgáltatási sorokon). A 2025. évi Q2 várható bázis adatokkal történő összehasonlítás értelemszerűen félrevezető lehet.

A sok szereplős modellben a gép karbantartások igénybe vett szolgáltatásai tervezésre kerültek a Pálya Területi, a Pályakarbantartási, a Műszaki és a Központi Felépítményvizsgáló Igazgatóságok szintjén

figyelembe véve a MÁV FKG Kft, a Magyar Vagon Vasúti Kft, a ZÁHONY-PORT Zrt. és külső partnerek nyújtott szolgáltatásait.

Áramszedés dinamikai jellemzőinek vizsgálatához kapcsolódóan **TEB** berendezések karbantartását terveztünk 2026. évben.

II.3 Beruházási, fejlesztési terv



A MÁV Pályaműködtetési 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. Fontos, hogy a munkák tervezése során természetesen a biztonságnak nincs alternatívája. Legfontosabb a vonatforgalom biztonságos lebonyolítását szem előtt tartó munkák elvégzése.

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

A 2026-2028. évekre a pályás és TEB-es műszaki igények volumene összesen több száz milliárd Ft értékű – nem fejlesztési jellegű – beruházás megvalósítását tenné szükségessé.

A 2026. évben 25 Mrd Ft többlet beruházási forrásból megvalósításra tervezett, kifejezetten az ÉKM menetrendi struktúrákra és eljutási időkre meghatározott elvárásai teljesítéséhez szükséges beruházási munkák 2026-ban az alábbiak:

- A 100a vasútvonal Városliget elágazás-Kőbánya-Kispest szakasza a budapesti vasúthálózat legnagyobb utasforgalmú szakaszai közé tartozik, utolsó komplex átépítése az 1960-as évek végén volt. A munka keretében mintegy 16 km hosszban felépítménycserét végzünk, és 10 csoport kitérőt cserélünk. A beruházás célja a pályasebesség növelése, a menetrendszerűség javítása, az eljutási idők csökkentése. Becsült ráfordítás 12 Mrd Ft.
- A 100c vasútvonal Mezőzombor-Nyíregyháza szakaszán a vasúti pálya utolsó átépítése az 1970-es években történt, a vonalszakaszon jellemzően ötévente végeztünk kiemelt karbantartási feladatokat. A vonalon naponta átlagosan 54 db személyszállító, és 7 db egyéb vonat közlekedik. Tervek szerint 2026-ban kiemelt karbantartási munkák elvégzése történik Mezőzombor-Nyíregyháza állomások között, nagy volumenű hosszúsíncserékkel, vágányszabályozással, szakaszos rostálásokkal. Görögszállás és Nyírtelek állomásokon összesen 3 csoport kitérő cseréje és két útátjáró átépítése történik meg. Cél a teljes Kelet-magyarországi menetrendi struktúra alapját képező, és több kiemelt átszálló csomópontot (Cegléd, Szolnok, Püspökladány, Debrecen, Nyíregyháza, Szerencs, Miskolc-Tiszai, Füzesabony, Hatvan) felfűző Tokaj IC vonatok menetrendszerűségének és megbízhatóságának javítása, az eljutási idők növekedésének elkerülése. A munkák belső erőforrásokkal kerülnek kivitelezésre, becsült ráfordítás 3,2 Mrd Ft.
- Az 1-es vasútvonalon a biztosítóberendezés kültéri elemek leromlott állapota miatt az üzembe helyezett KÖFI és ETCS L1 berendezések mellett is romlott a vonal menetrendszerűsége. A vonal legforgalmasabb szakaszán naponta átlagosan 145 db személyszállító, és 82 db egyéb vonat közlekedik. A biztosítóberendezés kültéri elemek állapotjavítására egy három évre elosztott program megvalósítása szükséges, amelyet követően a menetrendszerűségi mutatók visszaállítása lehetséges lesz a korábbi évek szintjére. A munkák során a legtöbb zavaroseményt okozó hibahelyek és rendszerelemek megújításán túl a vonalkábelek részbeni kiváltása, és egyes

állomásokon váltófűtő berendezések telepítése is megtörténik. Becsült ráfordítás 2026-ban 2,5 Mrd Ft.

- A 60-as vasútvonal Gyékényes-Berzence szakaszának felújítása a hagyományos, illesztéses, eredetileg talpfás vasúti pálya műszaki állapotának romlása miatt szükséges. A vonalon a korábbi években a Darány-Szigetvár és a Szigetvár-Szentlőrinc állomásközökben is történt korszerűsítés, ennek a munkának a folytatása szükséges a legrosszabb állapotú és menetrendi, menetrendszerűségi szempontból is kritikus állomásköz korszerűsítésével. A vonalon naponta átlagosan 30 db személyszállító, és 6 db egyéb vonat közlekedik. A munka során 15 vkm hosszban történik meg hézag nélküli vágány kialakítása, 10.000 db új vasbeton aljat és 250 db 120 méteres új hosszúsínt építünk be, a teljes hosszban ágyazatrostálást végzünk. A felújítás jelentősen javítja a Pécs-Szombathely között közlekedő, a Dunántúl több csomópontját (Pécs, Szentlőrinc, Gyékényes, Nagykanizsa, Zalaszentiván, Szombathely) felfűző Pannónia IR vonatok menetrendszerűségét. Becsült ráfordítás 3 Mrd Ft.
- A kitérő körzetek komplex átépítési programja a pályahálózat legkritikusabb pontjainak érdemi javítását célozza. A kitérők elhasználódása a folyópálya szakaszoknál jellemzően gyorsabb, alkatrész ellátásuk komplexebb és időigényesebb, ezért egy ütemezett kitérőcsere program indítása szükséges. A kitérőkön a hálózat számos pontján elrendelt pontszerű sebességkorlátozások a menettartamok növekedésén és a menetrendszerűségi mutatók romlásán túl a vontatási energiafelhasználásban is jelentős többletet okoznak, ezért a kitérőcsere program indítása energiahatékonysági szempontból is kiemelt jelentőségű. A programban évente 30-40 csoport kitérő cseréje szerepel, mellyel a kitérőgyártást végző, MÁV Zrt. résztulajdonában lévő gyöngyösi VAMAV Kft. hatékonysága is növelhető. A program éves forrásigénye 4,6 Mrd Ft.

Kiemelt projekt a 2025. évben indított állomásfejlesztési program befejezése, melynek keretében 36 helyszínen az utazási színvonal növelése érdekében jellemzően utasforgalmi terek felújítása (utasváró burkolatainak felújítása/cseréje, belső nyílászáróinak cseréje; utas WC blokk felújítása, korszerűsítése, bővítése akadálymentes WC-vel), akadálymentesítés történik meg. A helyszínek magukba foglalják a Magyar Falu programban érintett felújítási munkákat is. A munkák során a felújítási műszaki tervek szerinti beavatkozások elvégzése, statikus és (opcionálisan) dinamikus utastájékoztatói rendszerek kiépítése, korszerűsítése, utasváró klimatizálhatóságának biztosítása valósul meg.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2026. évi tervezett beruházási teljesítménye 101 002 M Ft, melynek döntő része (90 614 M Ft) pályahálózat működtetéssel összefüggő tevékenység, 9 456 M Ft a saját ingatlanok-, berendezések-, IT eszközök felújítása és 932 M Ft a központi eszközök, épületek felújítására tervezett összeg.

Az összesen 101 002 M Ft értékű beruházásból 16 311 M Ft célzott költségvetési támogatásból, 14 968 M Ft EU-s támogatásból valósul meg. Jelentősebb, támogatási forrás terhére tervezett beruházások 2026. évben Kapacitásnövelés a magyar-ukrán vasúti határforgalomban, Kapacitásnövelés a magyar-ukrán vasúti határforgalomban – II. ütem, Szeged-Röszke vasútvonal felújítás, továbbá Záhonyi körzetben szükséges vágányfelújítások, Szegedi ipari terület bővítése.

A Pályaműködtetési Szerződés (továbbiakban PMSZ) alapján nyújtott költségterítésből (felújítási költségterítés és annak többlete 59 109 M Ft és az üzemeltetési költségterítésben megjelenő értékcsökkenés, észszerű nyereség), valamint a korábbi évek eredményéből 1 500 M Ft felhasználásával összesen 68 791 M Ft összegű beruházás, felújítás megvalósítása tervezett. Jelentősebb, 2026. évre tervezett beruházások: pontszerű pályás munkák elvégzése (5 107 M Ft), Kőbánya teher (kiz) - Kőbánya-Kispest (bez) kiemelt felújítási munkák (8 000 M Ft), Városligeti elgazás (kiz) - Kőbánya teher (bez) kiemelt felújítási munkák (4 000 M Ft), Állomásfejlesztési program 36 helyszínen (7 301 M Ft), Kitérő körzetek komplex átépítési programja (4 600 M Ft), Munkakörülmény javító beruházási program (2 000 M Ft), valamint a Pályaműködtetés 160 MHz-es rádió rendszerének kiváltása 450 MHz-es rendszerre (1 882 M Ft). Pályavasúti járművek felújítása (800 M Ft), Munkakörülmény javító bútorbeszerzés (500 M Ft).

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. egyéb üzletágot és gyermekvasutat érintő beruházásainak 2026. évre tervezett összege 932 M Ft.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2027. évi tervben szereplő beruházások teljesítménye 61 362 M Ft, melynek döntő része (50 441 M Ft) pályahálózat működtetéssel összefüggő tevékenység. 10 516 M Ft a saját ingatlanok-, berendezések-, IT eszközök felújítása és 405 M Ft a központi eszközök, épületek felújítására tervezett összeg.

Az összesen 61 362 M Ft értékű beruházásból 1 965 M Ft célzott költségvetési támogatásból, 14 456 M Ft EU-s támogatásból valósul meg. Jelentősebb, támogatási forrás terhére tervezett beruházások 2027. évben; Kapacitásnövelés a magyar-ukrán vasúti határforgalomban, Kapacitásnövelés a magyar-ukrán vasúti határforgalomban - II. ütem, továbbá Záhonyi körzetben szükséges vágányfelújítások.

A PMSZ alapján nyújtott költségtérítésből (felújítási költségtérítés és az üzemeltetési költségtérítésben megjelenő értékcsökkenés, észszerű nyereség) összesen 44 536 M Ft összegű beruházás, felújítás megvalósítása tervezett. Jelentősebb, 2027. évre tervezett beruházások: pontszerű pályás munkák elvégzése (5 500 M Ft), Kőbánya felső-Rákos nagyjavartatású HÜSZ-ös munkák (11 300 M Ft), Kitérő körzetek komplex átépítési programja (4 600 M Ft), Munkakörülmény javító beruházási program (2 000 M Ft), Pályavasúti járművek felújítása (800 M Ft), KFVI - FMK-010 síndiagnosztikai szerelvény beszerzés (3 300 M Ft), IT audit miatti eszközbeszerzés (400 M Ft).

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. egyéb üzletágot és gyermekvasutat érintő beruházásainak 2027. évre tervezett összege 405 M Ft.

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. 2028. évi tervben szereplő beruházások teljesítménye 39 233 M Ft, melynek döntő része (34 112 M Ft) pályahálózat működtetéssel összefüggő tevékenység. 4 723 M Ft a saját ingatlanok-, berendezések-, IT eszközök felújítása és 5 M Ft a központi eszközök, épületek felújítására tervezett összeg.

Az összesen 39 233 M Ft értékű beruházásból 392 M Ft célzott költségvetési támogatásból valósul meg (Záhonyi körzetben szükséges vágányfelújítások kerülnek elvégzésre).

A PMSZ alapján nyújtott költségtérítésből (felújítási költségtérítés és az üzemeltetési költségtérítésben megjelenő értékcsökkenés, észszerű nyereség) összesen 38 835 M Ft összegű beruházás, felújítás megvalósítása tervezett. Jelentősebb, 2028. évre tervezett beruházások: pontszerű pályás munkák elvégzése (6 000 M Ft), 1-es vonali biztber kültéri elemek (2 700 M Ft), Kitérő körzetek komplex átépítési programja (4 600 M Ft), Munkakörülmény javító beruházási program (2 000 M Ft), 40-es vasútvonal Dombóvár-Pécs állomásköz szükséges felújítási munkái (1 700 M Ft). Déli pályaudvar alagútsüllyesztés kapcsolódó munkák (3 500 M Ft), Pályavasúti járművek felújítása (800 M Ft), IT audit miatti eszközbeszerzés (400 M Ft).

A MÁV Pályaműködtetési Zrt. egyéb üzletágot és gyermekvasutat érintő beruházásainak 2028. évre tervezett összege 5 M Ft.

Tartalék projektként 2026. évre 42 710 M Ft, valamint 2027. évre 80 712 M Ft, 2028. évre 77 118 M Ft összegű projekt került kalkulálásra, melyek jellemzője, hogy a műszaki tartalom, valamint a (köz)beszerzési feltételek olyan mértékig előkészítésre kerültek, hogy döntés esetén azonnal a beruházási tervbe emelhetők és megvalósításuk megkezdődhet. Amennyiben év közben szabad keret nem keletkezik, akkor a 2026. évi tartalék projektek az üzleti terv következő felülvizsgálata során beépülhetnek a beruházási tervbe.

A terv 2026. évre 66 451 M Ft, 2027. évre 182 585 M Ft valamint 2028. évre 148 035 M Ft összegben tartalmaz olyan projekteket, amelyek megvalósítását támogatási forrás bevonásával tervezi a Társaság, azonban **kormányhatározattal, támogatási szerződéssel még nem rendelkeznek.** Ezen projektek megvalósítása a szükséges kormányhatározat meghozatala, és a forrás biztosítását követően kezdődhet.

A Kormány a vasútfejlesztések megvalósítása érdekében az Európai Beruházási Banktól történő forrásbevonáshoz szükséges intézkedésekről szóló 1154/2024. (VI. 10.) Korm. határozata alapján támogatta alapvető fontosságú pályavasúti elemeket finanszírozásának előkészítését a MÁV Pályaműködtetési Zrt. dekarbonizációs pályafejlesztési programja keretében. Az előkészítési folyamat,

és a tárgyalások alakulását követően 6 projekt szerepel a Programban 2 000 M EUR értékben, melynek 50%-a EIB hitel, 50%-a nemzeti önrész. A hitel biztosításához szükséges hiteltárgyalás folyamatban van. Tekintettel arra, hogy tervkészítéskor még nem zárultak le a hitelfelvételi tárgyalások, ezen projekteket még a forrással nem rendelkező beruházások között szerepeltetjük. A hitelt a magyar állam veszi fel és támogatásként bocsátja a MÁV Pályaműködtetési Zrt. rendelkezésére a kincstári vagynon végzett beruházás okán.