



# MÁV ÁLTAL TERVEZETT PROJEKTEK, SZŰK KERESZTMETSZET FELSZÁMOLÁSI PROGRAM

Debrecen, 2014. szeptember 3.



**TULIK KÁROLY**  
Fejlesztési és  
beruházási  
főigazgató  
MÁV Zrt.



1. Mit értünk szűk keresztmetszet alatt és mik lehetnek a szűk keresztmetszet okai?
2. Mi jellemzi a jelenlegi/kiinduló állapotot?
3. Milyen célokat tűztünk ki?
4. Melyek a megvalósítandó feladatok a kitűzött célok elérése érdekében?

## KAPACITÁS-SZŰKÜLÉS:

- Csökken a vonali átbocsátó-képesség

### OKAI:

- Sebességkorlátozások
- Tengelyterhelés-korlátozások
- Nyíltvonali és állomási vágányok számai
- Geometriai kötöttségek
- Korszerűtlen berendezések, ill. a berendezések hiánya



## 2. MI JELLEMZI A JELENLEGI/KIINDULÓ ÁLLAPOTOT?

Vonalbesorolás	vonalkm	vágánykm
A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák	2 611	3 760
Nem a transz-európai vasúti árufuvarozási hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pályák	1 649	1 680
Regionális vasúti pályák	1 375	1 375
Egyéb vasúti pályák	1 663	1 663
<b>Összesen:</b>	<b>7 298</b>	<b>8 478</b>



## 2. MI JELLEMZI A JELENLEGI/KIINDULÓ ÁLLAPOTOT?



## 2. MI JELLEMZI A JELENLEGI/KIINDULÓ ÁLLAPOTOT?

Vonalbesorolás	vonalkm	vágánykm	villamosított hálózat		
			vonalkm	%	vágánykm
A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák	2 611	3 760	2 291	88%	3 440
Nem a transz-európai vasúti árufuvarozási hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pályák	1 649	1 680	289	18%	304
Regionális vasúti pályák	1 375	1 375	44	3%	44
Egyéb vasúti pályák	1 663	1 663	10	1%	10
<b>Összesen:</b>	<b>7 298</b>	<b>8 478</b>	<b>2 634</b>	<b>36%</b>	<b>3 798</b>

## 2. MI JELLEMZI A JELENLEGI/KIINDULÓ ÁLLAPOTOT?

Vonalbesorolás	vonalkm	vágánykm	210 KN alatti vonalak	
			vágánykm	%
A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák	2 611	3 760	11	0,3%
Nem a transz-európai vasúti áru fuvarozási hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pályák	1 649	1 680	204	12%
Regionális vasúti pályák	1 375	1 375	528	38%
Egyéb vasúti pályák	1 663	1 663	1523	92%
<b>Összesen:</b>	<b>7 298</b>	<b>8 478</b>	<b>2 265</b>	<b>27%</b>

## 2. MI JELLEMZI A JELENLEGI/KIINDULÓ ÁLLAPOTOT?

Vonalbesorolás	vonalkm	vágánykm	225 KN vonalak	
			vágánykm	%
A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák	2 611	3 760	974	26%
Nem a transz-európai vasúti áru fuvarozási hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pályák	1 649	1 680	19	1%
Regionális vasúti pályák	1 375	1 375	0	0%
Egyéb vasúti pályák	1 663	1 663	0	0%
<b>Összesen:</b>	<b>7 298</b>	<b>8 478</b>	<b>993</b>	<b>12%</b>



### 3. MILYEN CÉLOKAT TÚZTÜNK KI?

Viszonylat	Menetidő állomások között a jelenlegi menetrendben	Menetidő állomások között 2020-ban	Összes menetidő-csökkenés
Budapest-Szob oh.	1:12	0:45	0:27
Budapest-Pozsony	2:45	2:15	0:30
Budapest-Miskolc	2:01	1:51	0:10
Budapest-Nyíregyháza (Debrecen át)	3:01	2:55	0:06
Budapest-Debrecen	2:29	2:21	0:08
Budapest-Békéscsaba	2:28	2:12	0:16
Budapest-Lökösháza oh.	3:19	2:34	0:45
Budapest-Arad	4:18	2:52	1:26
Budapest-Szeged	2:22	2:19	0:03
Budapest-Pécs	2:58	2:40	0:18
Budapest-Kaposvár	3:12	2:20	0:52
Budapest-Keszthely	3:06	2:34	0:32
Budapest-Veszprém	1:31	1:16	0:15
Veszprém-Szombathely	1:44	1:34	0:10
Pécs-Szombathely	4:36	3:55	0:41
Budapest-Szombathely (Győrön át)	2:52	2:31	0:21
Budapest-Sopron	2:32	2:17	0:15
Budapest-Hegyeshalom oh.	1:56	1:41	0:15
Budapest-Bécs	3:02	2:17	0:45



*\*A menetrend módosításából adódó menetidő-csökkenés magában foglalja a csatlakozási rendszerek, állomási technológiák átrendezését, nemzetközi viszonylatban pedig a rövid határtartózkodásokat is. A menetrendi szerkezetek megfelelő (gyorsulási és legnagyobb sebességű) járművek alkalmazását is feltételezik.*

## 4. MELYEK A MEGVALÓSÍTANDÓ FELADATOK A KITŰZÖTT CÉLOK ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN?

### Kiinduló állapot 2014-ben

- Az elmúlt 25 évben évenként átlagosan 75 km vasútvonal került átépítésre
- A pályahálózat 39 %-án állandó lassújel van érvényben, 7 %-án ideiglenes sebességkorlátozás
- 36% villamosított hálózatunkkal jelentősen elmaradunk az uniós átlagtól
- A két vágányú hálózat 16%

### Szükséges intézkedés

Hálózati szűk keresztmetszet feloldása, kapacitásbővítés



### Javasolt projektcsomag

- Lassújelek megszüntetése, tengelyterhelés emelése (al- és felépítmény szükséges mértékű felújítása)
- Második vágányok szakaszos kiépítése
- Állomási geometria átalakítása
- Hidak felújítása
- Villamosítás
- Energiaellátó rendszer korszerűsítése, vontatási alállomás kapacitásbővítése
- Biztosítóberendezések felújítása vagy cseréje, illetve telepítése

## 4. MELYEK A MEGVALÓSÍTANDÓ FELADATOK A KITŰZÖTT CÉLOK ELÉRÉSE ÉRDEKÉBEN?

1. BUDAPEST ÉS ELŐVÁROSA
2. HATVAN - MISKOLC - NYÍREGYHÁZA
3. PUSZTASZABOLCS - DOMBOVÁR - PÉCS
4. NAGYKÁTA - ÚJSZÁSZ
5. VILLAMOSÍTÁS:
6. Mezőzombor - Sátoraljaújhely
7. Zalaszentiván - Biharkeresztes
8. Püspökladány – Biharkeresztes
9. Szeged - Békéscsaba – Gyula
10. HÍDPROJEKT



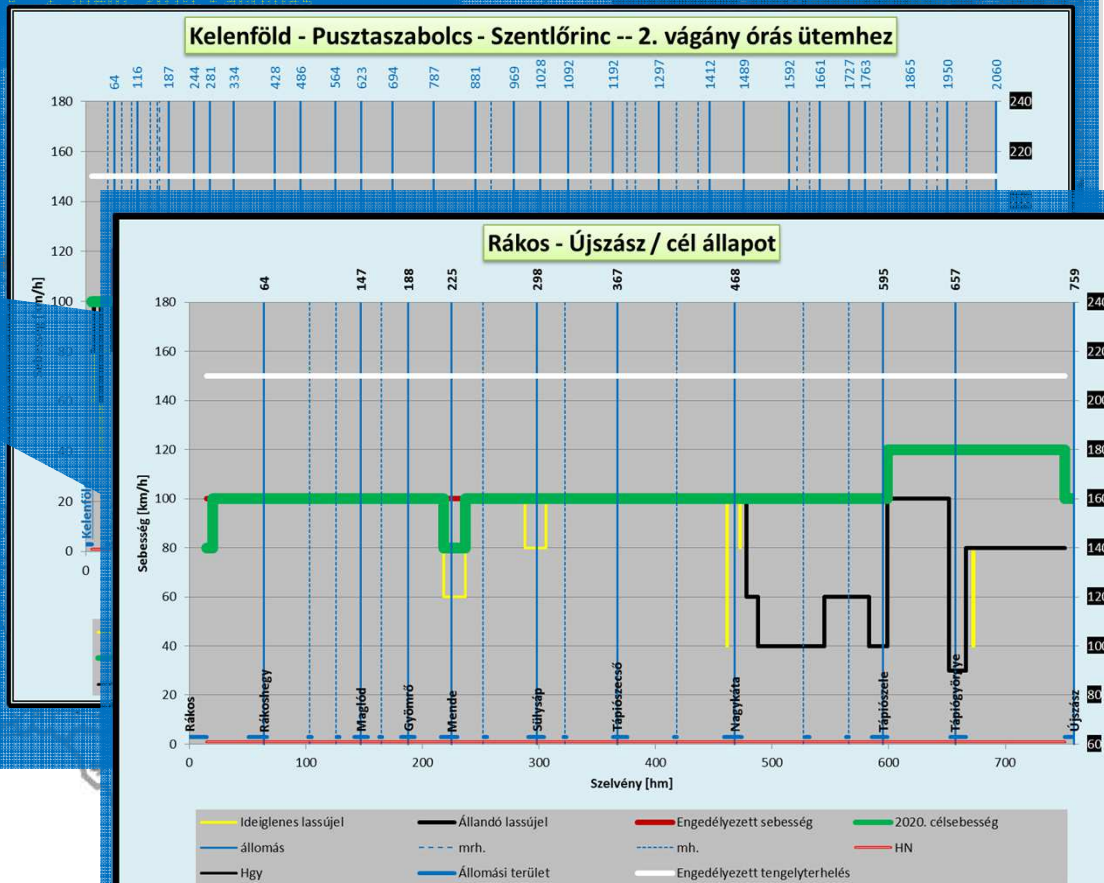
- Esztergomi vasútvonal

Nagyút-Mezőkeresztes jobb vágány átépítése:

- 1. ütem: 2015 - nyílt vonal

Részleges kétvágányú szakaszok kiépítése

2. ütem: 2016 - átadás



## ÜTEMEZÉS

Meg kell találni a optimális  
időkereteket a projektek  
megvalósításához



Komplex rendszerek  
egyszerű megvalósításának  
vizsgálata

Mindezeken alapja a ***gördülőtervezés***:

- egyensúlyteremtés a karbantartási/felújítási munkák és a menetrend (ill. vágányzári menetrend) között.
- A menetrendalapú megközelítés optimalizált projekt-előkészítést feltételez,  
mely figyel
  - az üzemeltetési feltételekre és
  - a kapacitás-korlátozásokra,
- valamint megbízható közlekedést biztosít.

