

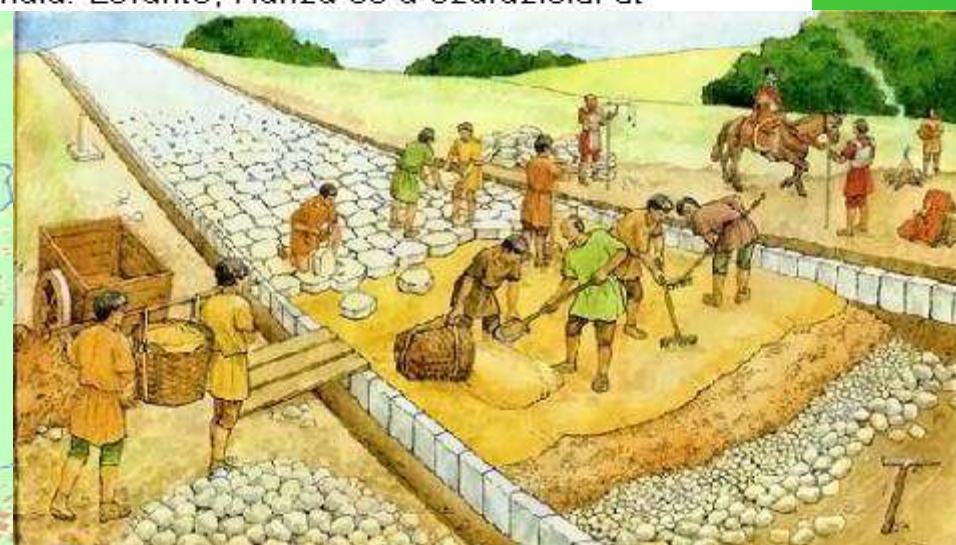
Vasúti korridorok Európában

***Előadó: Kövesdi Szilárd
Vezérigazgató, GYSEV Zrt.***

Mi célt szolgálnak a közlekedési folyosók, miért alakultak ki?



A középkori Európa 3 kereskedelmi útvonala: Levante, Hanza és a szárazföldi út



Napjaink közlekedési folyosói un. multimodális korridorok, vagy sávok, azaz a vasúti közlekedésen kívül magukban foglalják a közúti közlekedést, a belvízi hajózás rendszerét és a korridorok vonzáskörzetéhez tartozó repülőtereket, és a tengeri kikötőket, terminálokat is.





A TEN-T korridorok kialakulása

TEN-T – Trans European Networks - Transport, nyugat-európai közlekedési hálózatokról szóló 1692/96 EK határozat 1996-ban

- **Helsinki folyósok vagy más néven 10 páneurópai korridor kijelölése 1997-ben**
- **TINA 1999 – Transport Infrastructure Needs Assessment, azaz az akkor csatlakozásra váró 10-12 ország közlekedési infrastruktúra-fejlesztési igényeinek felmérése**
 - **TEN-T rendeletcsomag módosítása 2004-ben, a 10 új tagállam belépésekor**
- **SEETO – South East Europe Transport Observatory, a nyugat-balkáni csatlakozásra váró országok közlekedési infrastruktúra-fejlesztési igényeinek felmérése**
- **Új TEN-T rendelet és kiegészítései – az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról**

TEN-T hálózat – az Európai Unió közlekedési folyosóinak gerinchálózata, amely több közlekedési ágat (közúti, vízi, légi, vasúti) is magába foglal



TEN-T korridorok Európában



Baltic-Adriatic

North Sea - Baltic

Mediterranean

Orient/East Med

Scandinavian -

Mediterranean

Rhine-Alpine

Atlantic

North Sea -

Mediterranean

Rhine-Danube

A Magyarországot érintő TEN-T korridorok

a **6-os számú**, az ukrán határt az Ibériai-félsziget kikötőivel összekötő **Mediterrán folyosó**

a **7-es számú**, keleti–kelet-földközi-tengeri **Orient-Med folyosó**, amely Németországot kapcsolja össze Görögországgal, leágazással Törökország és Ciprus irányában

és a **9-es számú Rajna–Duna folyosó**, amely Németországot kapcsolja össze Romániával



A Törzshálózattal (áruszállítás) szemben támasztott követelmények a 1315/2013/EU rendelet értelmében (TEN-T Iránymutatások a vasúti korridorokhoz)

- **Vonat hossza 740m**
- **22,5 t tengelyterhelés**
- **100 km/h vonali sebesség**
- **ERTMS**
- **Villamosított vonal**



Az RFC-korridorok kialakításának céljai

Vasúton történő áru fuvarozási szolgáltatások **minőségének fokozása, a tranzitforgalom ösztönzése**

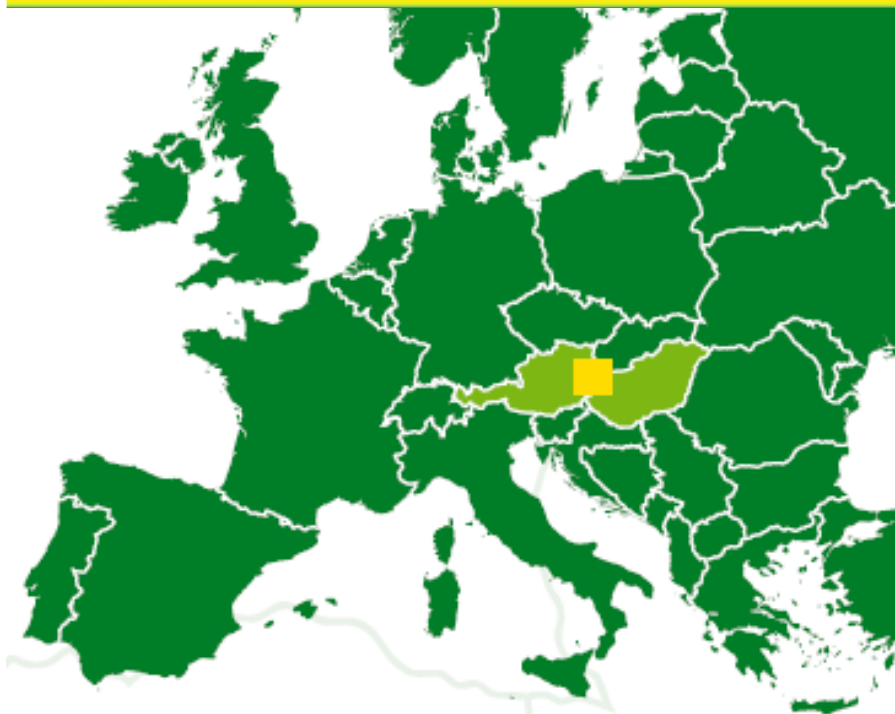
Jó minőségű kapacitás, előre meghatározott katalógusmenetvonalak és **összehangolt szabványok/minőség** az RFC-ken

Együttműködés fokozása a pályahálózat-működtetők között (nemzetközi) továbbá a tagállamok között.

„**Vevő-orientált**” - szemlélet – VV igények fokozott figyelembe vétele



A GYSEV Zrt. Infrastruktúra-hálózata



Leközlekedtetett vonatok, 2015:

Személyszállító vonat: 135.300 db
(370/nap)

Tehervonat: 22 650 db
(62/nap)

A GYSEV Zrt. stratégiájának az RFC-hálózathoz illeszkedő elemei

Meghatározó szereplővé válni a térség regionális közlekedésében, a minőségi és összehangolt közösségi közlekedés megteremtésével

A modern és környezetbarát vasúti közlekedés feltételeinek megteremtése, a vasútbiztonság növelése

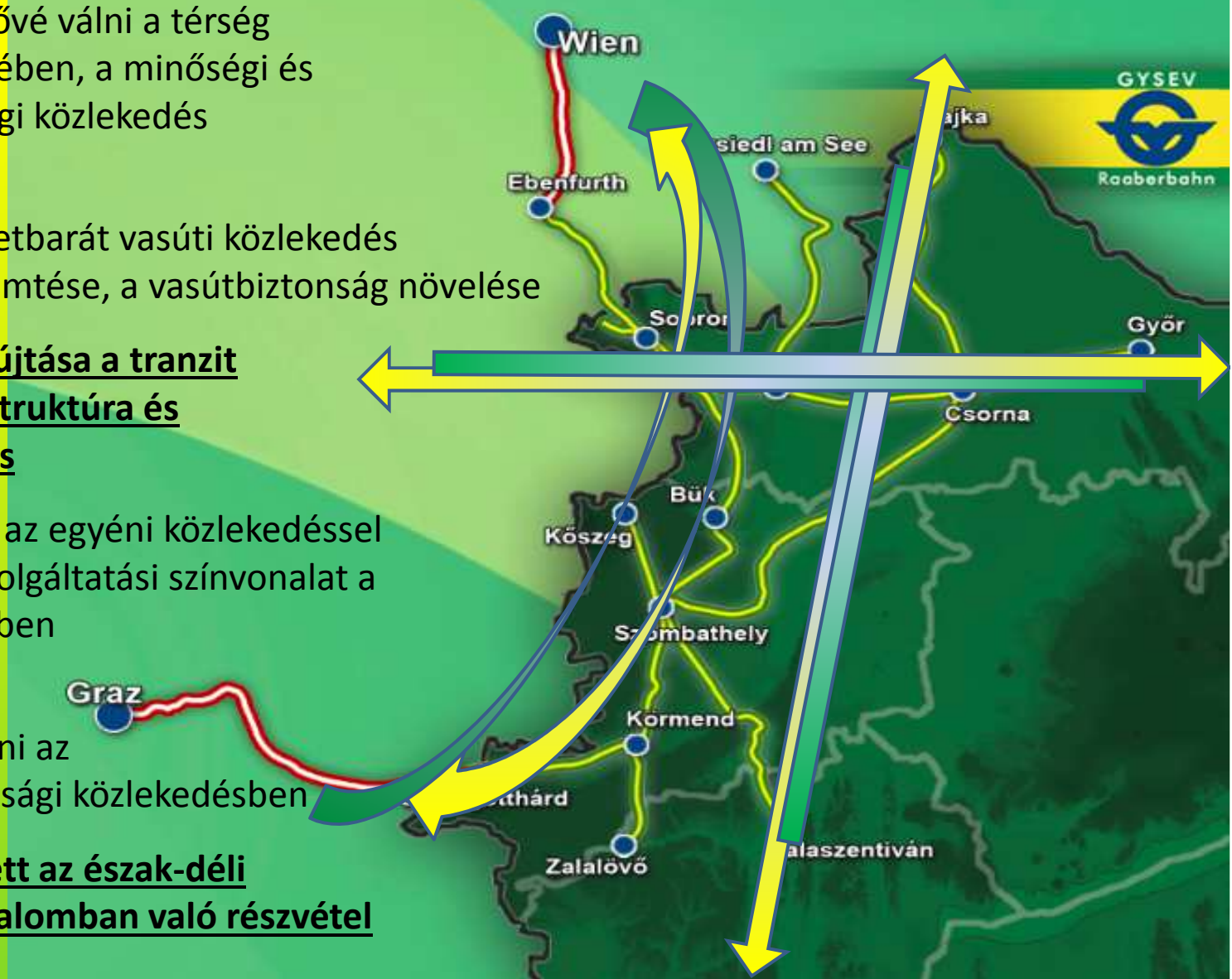
Vasúti alternatíva nyújtása a tranzit áruszállításnak infrastruktúra és szolgáltatás oldalról is

Erősíteni a pozíciókat az egyéni közlekedéssel szemben, emelni a szolgáltatási színvonalat a regionális közlekedésben

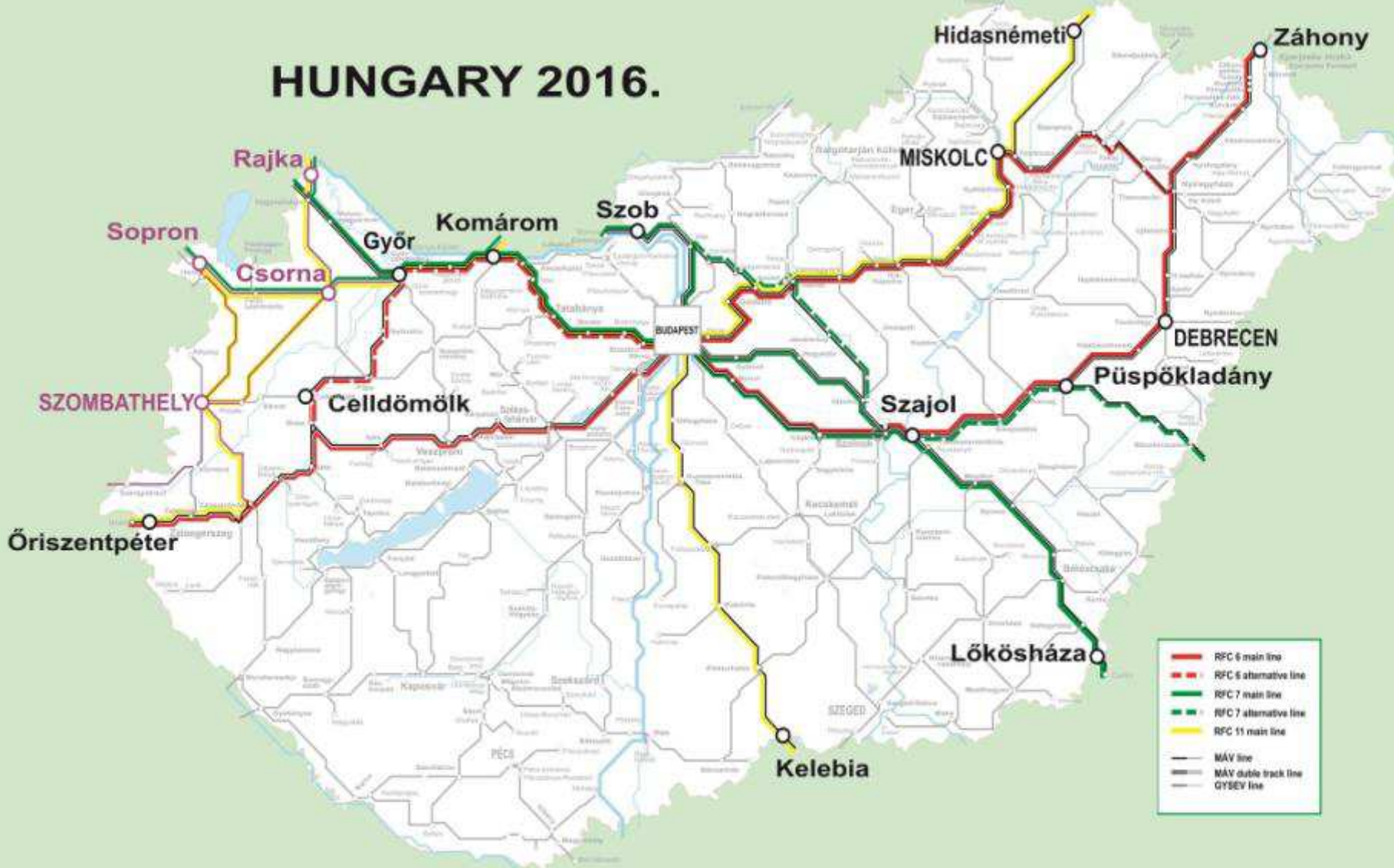
A tapasztalatokat felhasználva biztosítani az összeköttetést a távolsági közlekedésben

A kelet-nyugati mellett az észak-déli irányú vasúti áruszállításban való részvétel erősítése

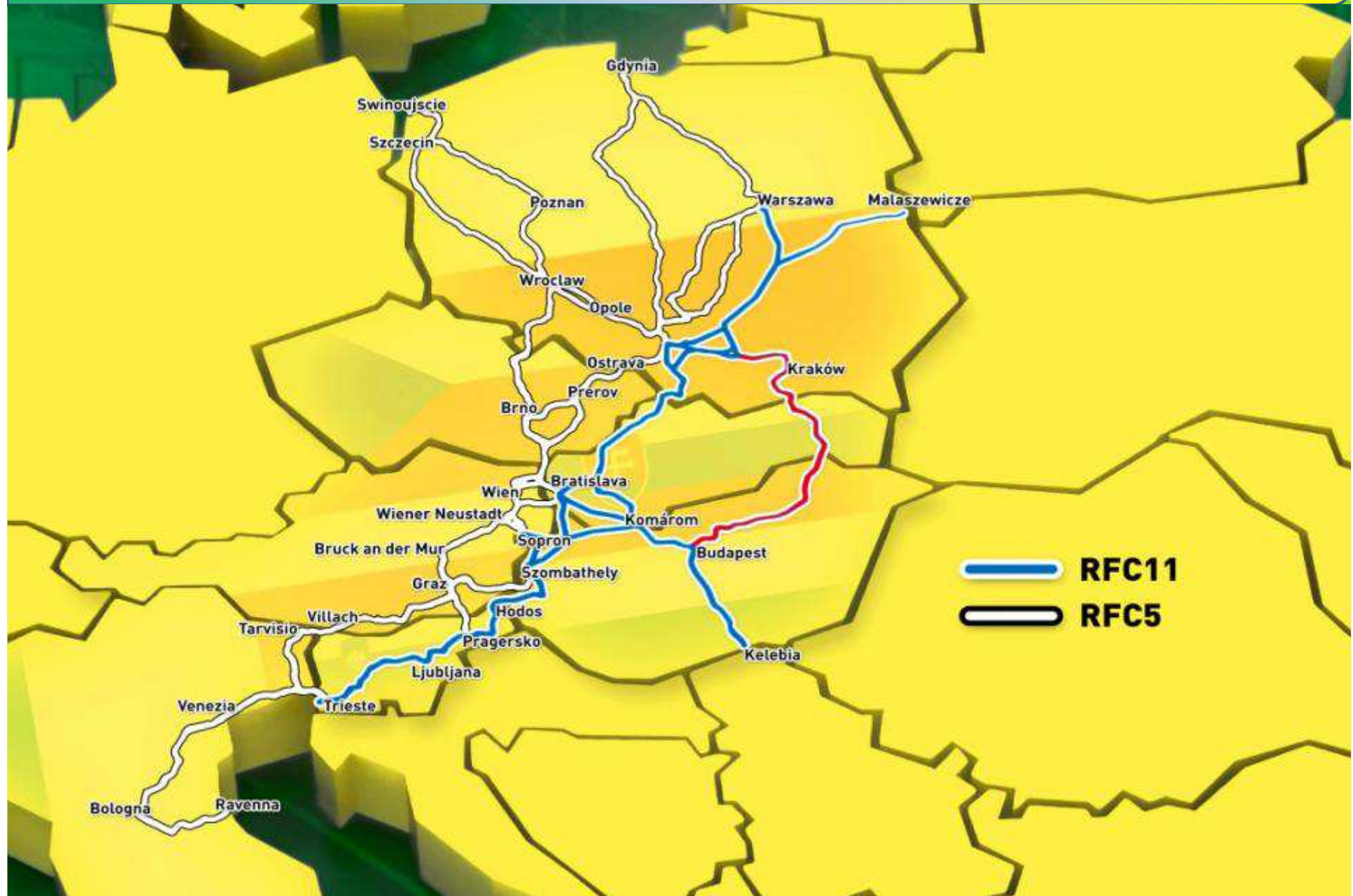
Az európai vasúti közlekedésben kiemelt vasúti korridorok maximális kihasználása



A Magyarországot érintő RFC-korridorok (RFC 6, 7, 11)



Az RFC 5-ös, és a tervezett RFC 11-es korridor összehasonlítása



Az RFC 11. története

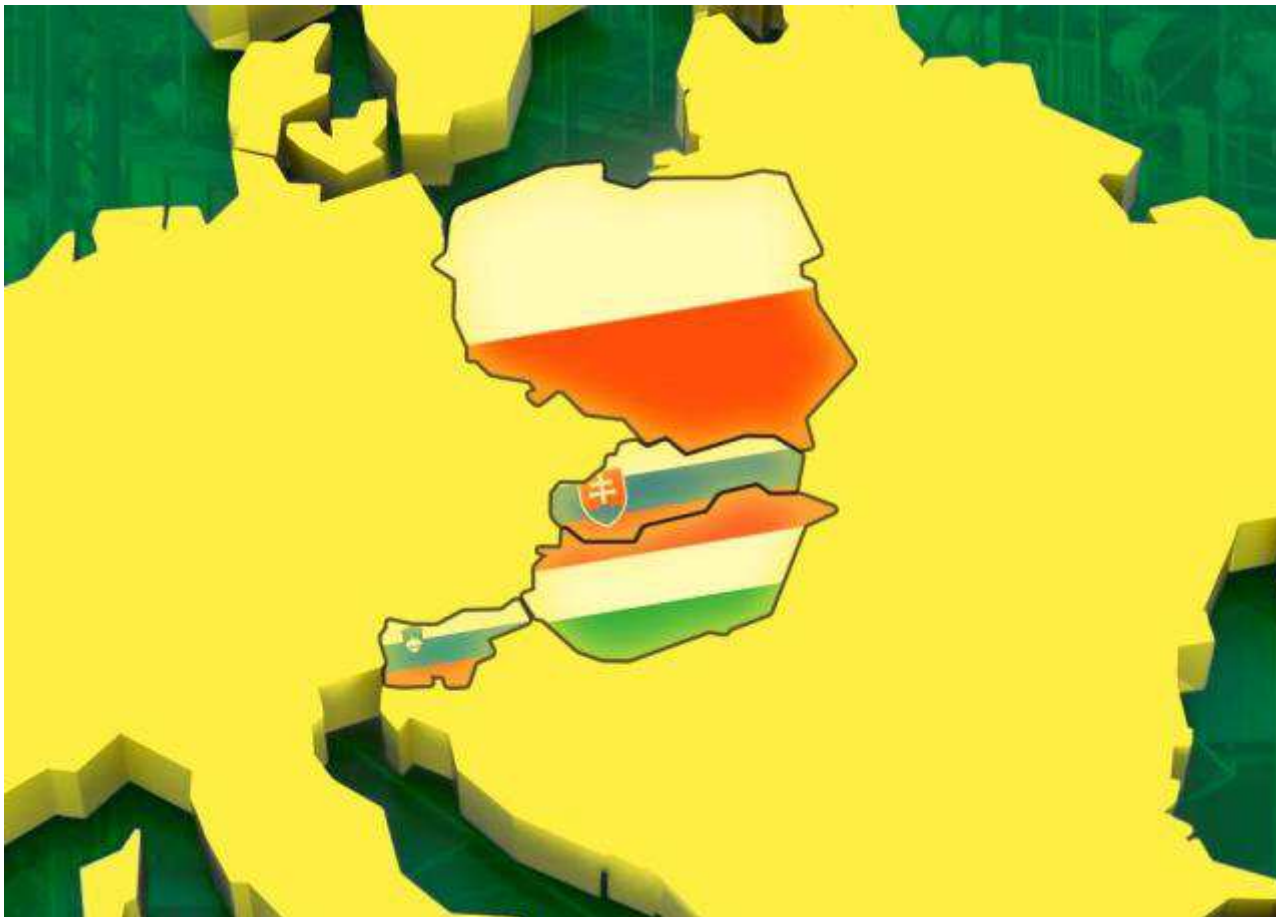
Alapító országok:

Lengyelország

Szlovákia

Magyarország

Szlovénia



A minisztériumok által aláírt leveleket 2016 márciusában juttatták el az Európai Bizottsághoz

A Bizottság pozitív visszajelzése után tagállami és pályaműködtetői szinteken készítik elő a rendelet által meghatározott korridor működéséhez szükséges intézkedéseket

Történelmi összehasonlítás és tanulmányok

„Borostyánkő Út”

RFC 11.

South-East Transport Axis (SETA)-tanulmány (EU-társfinanszírozott)

BatCo-tanulmány (EU-társfinanszírozott)

Több ország közlekedési minisztériuma támogatja

Következtetés: az egykori Borostyánkő Úthoz hasonlóan az RFC 11. is gazdaságilag megalapozott, piaci igényekhez igazított kereskedelmi útvonal



Az RFC 11-es korridor (Amber)



Az RFC 11 főbb jellemzői

Négy résztvevő ország:
Lengyelország, Szlovákia,
Magyarország, Szlovénia

Öt pályaműködtető, egy
kapacitás-elosztó cég:
PLK, ŽSR, MÁV,
GYSEV, SŽ, VPE

Csatlakozás további
RFC-korridorokhoz:
RFC 5, 6, 7, 8, 9

A schengeni határokon belül 1400 km
villamosított szakasz



Teherforgalom a GYSEV Zrt. hálózatán (2015)



0 -	4
4 -	18
18 -	55
55 -	182
182 -	365
365 -	730
730 -	1277
1277 -	1824
1824 -	2736

tehervonat db

a GySEV Zrt. hálózatán
2015.01.01 - 2015.12.31
összeállította: MÁV Zrt. ÉF
adatforrás: GySEV Zrt.



Tranzitforgalom a 16-os, 17-es vonalakon

16-os vonal:

Rajka-országhatár-Hegyeshalom:
5130 vonat/év; br. 6.000.000 tonna/év

Hegyeshalom-Csorna
800 vonat/év; br. 1.000.000 tonna/év

Csorna-Porpác-Szombathely
1600 vonat/év; 1.500.000 tonna/év

17-es vonal:

Szombathely-Zalaszentiván
600 vonat/év; 750.000 tonna/év



A 16-os és 17-es vonalak villamosítása





Porpác-Csorna: 50 km

25 000 voltal feszültség alá helyezés: 2015 május

Villamos üzem felvétele: 2015. 07.31.

**Csorna alállomás új transzformátorainak próbaüzeme
2015 augusztus**



Csorna-Mosonszolnok: 37 km

25 000 voltal feszültség alá helyezés: 2015 szeptember

Villamos üzem felvétele: 2015. 09.22.

**Műszaki átadás átvételi eljárás lezárása:
2015. 11. 15.**



További munkálatok a 16-os vonalon

Valamennyi állomáson távvezérelt kapcsolókert kialakítása a felsővezetéki távvezérlés (FET) keretein belül

A vonal állomásain és egyes megállóhelyein sk+55 cm peronok, korszerű esőbeállók készültek, valamint korszerű peronvilágítás

Csorna villamos alállomás bővítésre, korszerűsítésére, kapacitásának jelentős növelése

A 17-es vonal villamosítása és komplex fejlesztése



48 km hosszú vonalszakasz villamosítása 25 kV, 50 Hz rendszerben.



Jelentős (több km) pályaátépítési, felújítási munkák



Teljes kizárásos vágányzár: 2015. május 17. – augusztus 25.

A 17-es vonal villamosítása és komplex fejlesztése

Új, korszerű sk+55 cm magas peronok a vonal valamennyi megállójában és állomásán

Több állomás esetében (Vasvár, Püspökmolnári, Pácsony, Egervár – Vasboldogasszony) a peronépítés az állomások vágányainak jelentős átépítése





Köszönöm a megtisztelő figyelmet!

Kövesdi Szilárd