

Észak- Déli vasúti összeköttetés fejlesztése Nógrád Megyében

(Jakus István János)

Nógrád megye településszerkezete

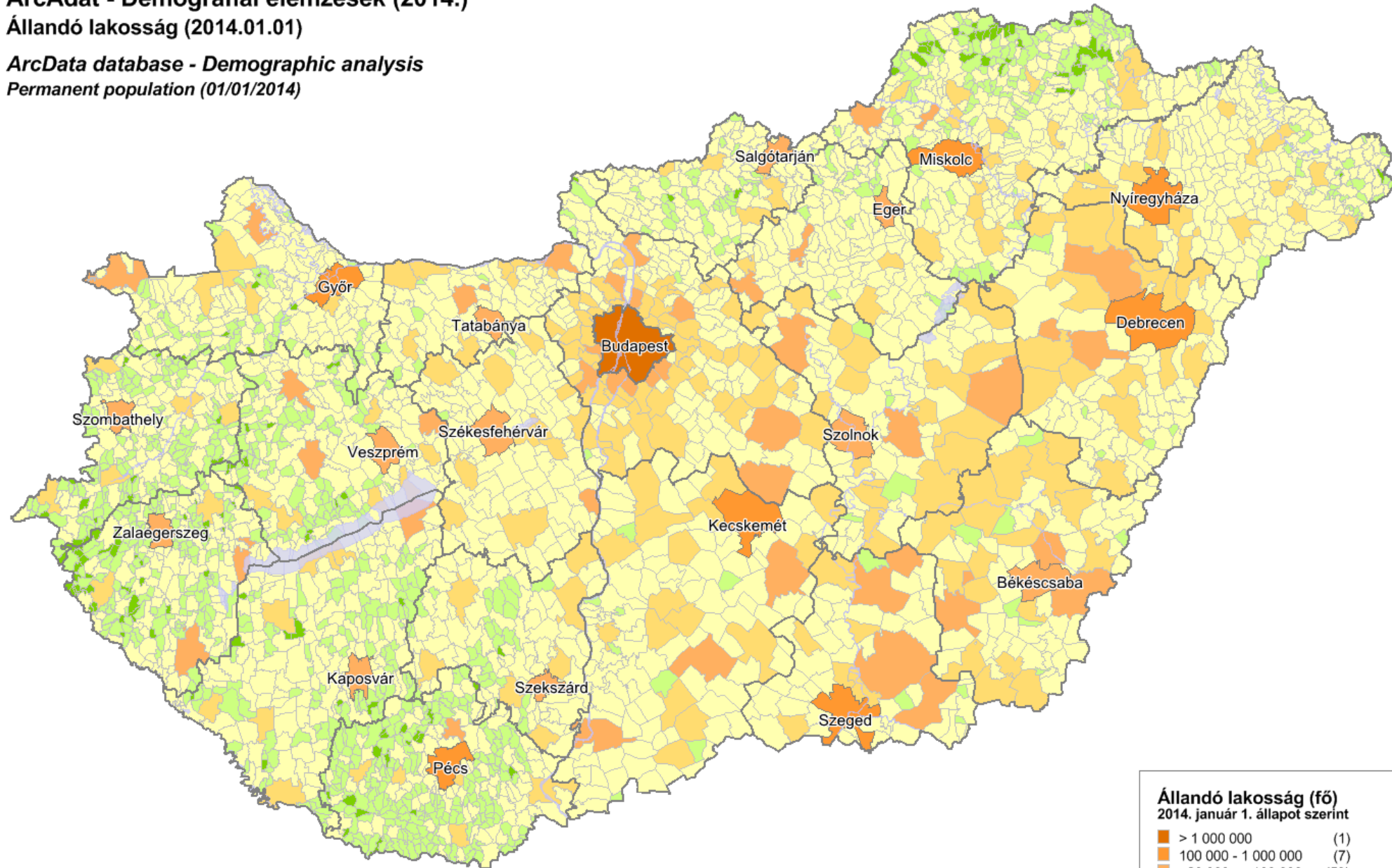
- A megye lakosságának 2/3-a a pásztói, bátonyterenyei és salgótarjáni járásokban él (~130 ezer fő)
- A járási székhelyek (ill. a megyei székhely északon) 15-15 km-es távolságban
- XIX. sz-ban kiépült közlekedési infrastruktúra (vasút) Budapest/Szolnok és Besztercebánya/Zólyom (ill. Zsolna) csomópontok irányába észak-déli irányba

ArcAdat - Demográfiai elemzések (2014.)

Állandó lakosság (2014.01.01)

ArcData database - Demographic analysis

Permanent population (01/01/2014)



Állandó lakosság (fő) 2014. január 1. állapot szerint

> 1 000 000	(1)
100 000 - 1 000 000	(7)
20 000 - 100 000	(53)
5 000 - 20 000	(222)
100 - 5 000	(1808)
100 - 500	(932)
< 100	(131)

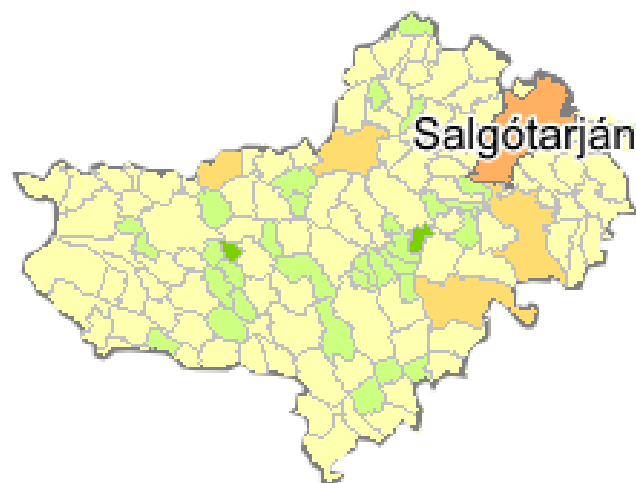


ArcAdat - Demográfiai elemzések (2014.)

Állandó lakosság (2014.01.01)

ArcData database - Demographic analysis

Permanent population (01/01/2014)



Állandó lakosság (fő) 2014. január 1. állapot szerint

> 1 000 000	(1)
100 000 - 1 000 000	(7)
20 000 - 100 000	(53)
5 000 - 20 000	(222)
500 - 5 000	(1808)
100 - 500	(932)
< 100	(131)



© GeoX Kft., 2014.
www.geox.hu
www.geoindex.hu

forrás: ArcAdat adatbázis, ArcMagyarország térkép

Nógrád megye gazdasági és társadalmi változásai

- Alapvető problémák 1980-as évektől
 - Gazdasági szerkezet nem tudott átalakulni (rendszer váltás)
 - Ipari leépülés és népesség elvándorlása
 - Szlömösödés és alacsony GDP (negatív spirál)
- Probléma megállítására állami segítségre van szükség
 - Konzolidációs (strukturális átalakítás) támogatása nem történt meg
 - Diszkontált forrásigények nem kielégíthetők jelenleg

Elérendő célok

- A negatív spirál megszakítása
- Gazdasági szerkezet megváltoztatása
 - Jelentős ipari szereplők (beruházók) megnyerése a gazdaságfejlesztésre
 - Megyei GDP növelése (helyi beszállítók és szolgáltatók szerephez jutása)
 - Turizmusfejlesztés
- Határon átnyúló gazdasági, kulturális és nemzetiségi kapcsolatok elősegítése
- A célok elérését támogató kritikus infrastruktúra fejlesztése
 - Kiemelten a közlekedés a távolsági és nemzetközi személyközlekedés és a logisztikai szolgáltatások fejlesztésével
 - Domborzati és városszerkezeti okok miatt a vasúti közlekedés prioritása
 - Meglévő észak-déli vasúti kapcsolat fejlesztésének igénye komplex gazdaság és területfejlesztési szemléletben

Észak-déli vasúti összeköttetés

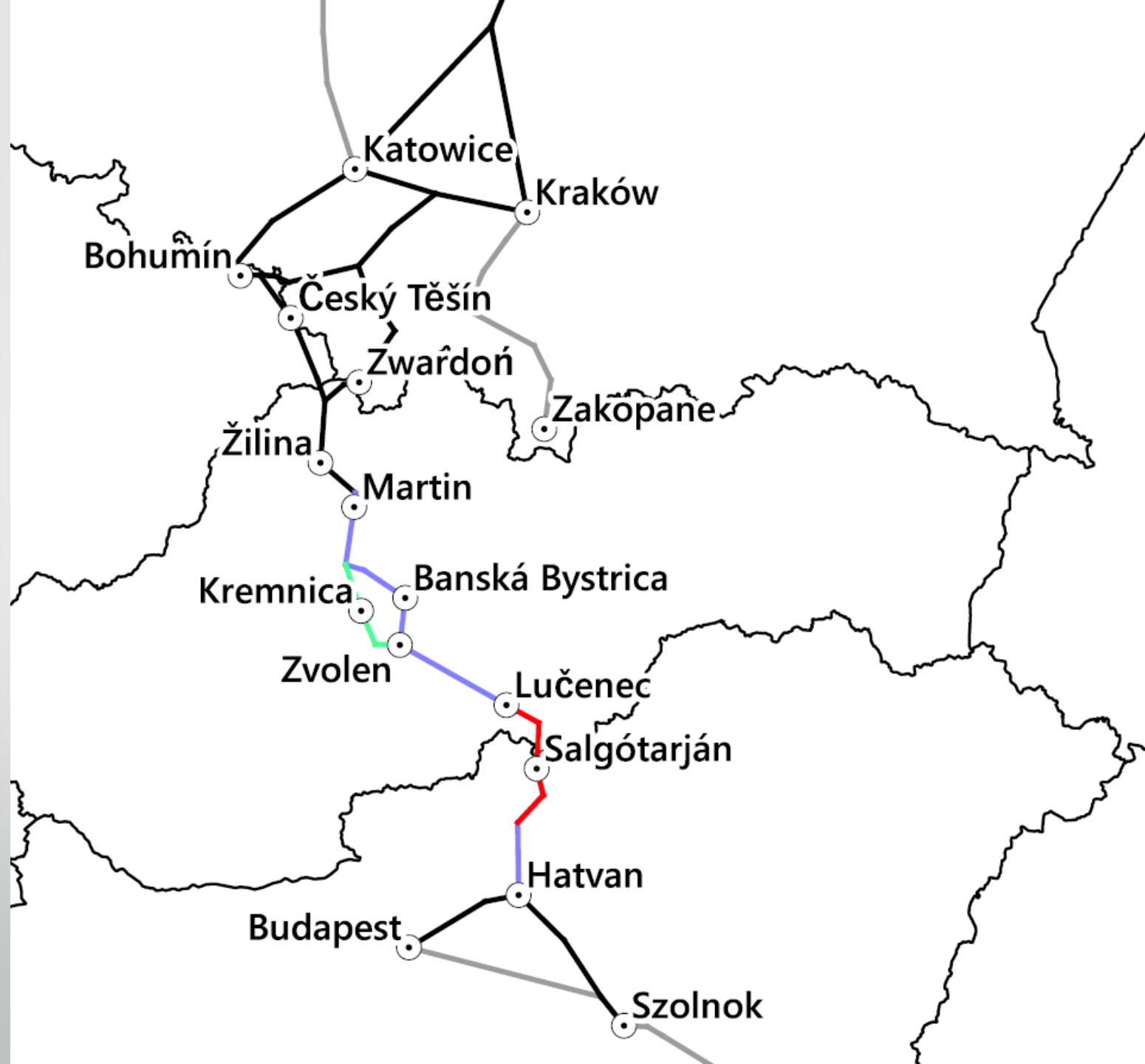
- 81-es vasútvonal (csatlakozva Szlovákiába – 164 > 160 > 170/171)
- Általánosan rossz állapot (életciklus végén, romló műszaki indikátorokkal)
- Az 1960-as évek végi fejlesztések állapotában
- 1945 előtti vonali kapacitás helyreállítása nem történt meg
 - Helyi és távolsági (ill. személy- és teherforgalom) hátrányos konkurenciája a szolgáltatástervezéskor
 - Vasúti szállítók általános szolgáltatásainak minőségromlása
- Pásztó, Bátorterenyé, Salgótarján (Fülek/Losonc) elővárosi forgalom igényeinek kiszolgálása nem tud megjelenni a jelenlegi szolgáltatási portfólióban (SHÉV)

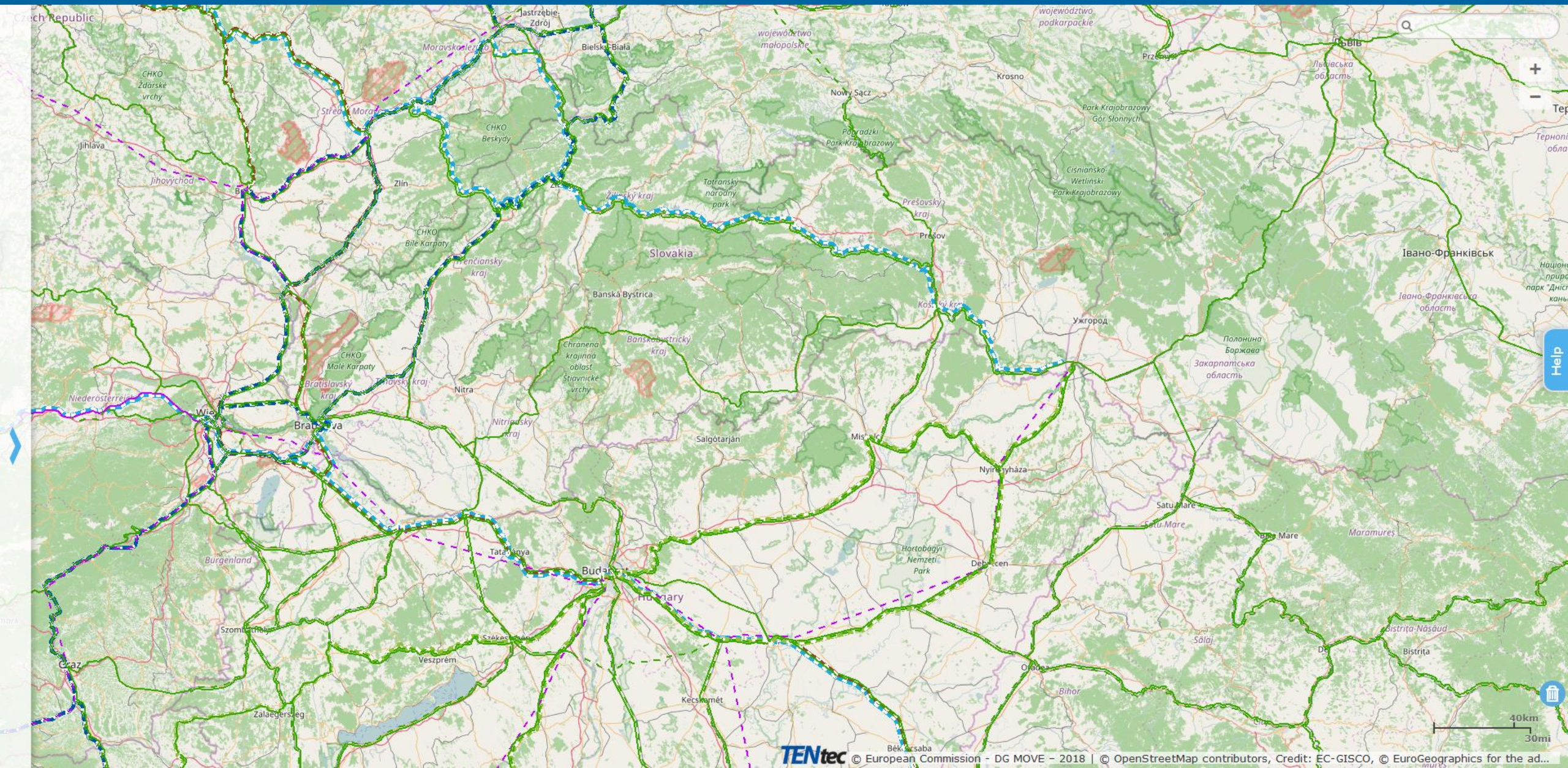
Az észak-déli tengely hálózati szerepe

- A helyi igények kielégítése mellett a általános igények kielégítése (hálózati szemlélet, tranzitforgalom)
- TEN-T kapcsolatok (rá- és elszállítás)
 - Baltic-Adriatic (RFC5) – Žilina
 - Mediterranean (RFC6) – Hatvan, Szolnok
 - Orient/East-Med (RFC7) – Szolnok
 - Czech-Slovak/Rhine-Danube (RFC9) – Vrútky

TEN-T CORE NETWORK & CORRIDORS







Fejlesztés megalapozottságának jelei

- Korábbi fejlesztési projekt javaslatok
 - MÁV 81-es vasútvonal villamosításának és rehabilitációjának vizsgálata (1999)
 - BABARA projekt (2004)
 - ŽSR 160-as vonal villamosítása előkészítése (2011)
- Rejtett kereslet megjelenése a vonal történetében
 - XIX-XX. sz. fordulója – teher- és személyszállítási igények kiszolgálása miatt a Pest – Salgótarján 2. vágány kiépítése
 - 1970-1990 – Polónia expressz
 - 1950-1990 – napi 5-6 tehervonatpár
 - 2006 – ütemes menetrend bevezetése
 - Nem lehet kielégíteni (vonali kapacitáshiány következtében)

Keresleti motivációk

- Hiányzó távolsági szegmens személyszállításban (hivatásforgalom, turizmus)
- Ipari tevékenységet támogató logisztikai szolgáltatások iránti igény (a befektetőket vonzó infrastruktúra részeként kialakítandó)
- Földrajzi elhelyezkedés

Földrajzi elhelyezkedés

- Dél-kelet és észak-nyugati összeköttetés legrövidebb útvonala
- Az ország középvonalában fekszik (É-D tengely szerint)
- A jelentős forgalmat lebonyolító Budapest forgalmi zavaraitól mentes tranzit lehetősége

Szolnok – Hatvan – Somoskőújfalu – Zvolen –
(Banská Bystrica/Kremnica) – Diviaky – Vrútky –
Žilina

	Žilina	Bohumín	Kraków	Warszawa
Budapest	332 km	433 km	569 km	824 km
Szolnok	333 km	434 km	570 km	825 km
Lőkösháza	458 km	559 km	695 km	950 km

Budapest – Szob – Nové Zámky – Šurany – Hronská
Dúbrava – Kremnica – Diviaky – Vrútky – Žilina

	Žilina	Bohumín	Kraków	Warszawa
Budapest	348 km	449 km	585 km	840 km
Szolnok	448 km	549 km	685 km	940 km
Lőkösháza	573 km	674 km	810 km	1065 km

Budapest – Szob – Nové Zámky – Galanta – Leopoldov – Žilina

	Žilina	Bohumín	Kraków	Warszawa
Budapest	335 km	436 km	572 km	827 km
Szolnok	435 km	536 km	672 km	927 km
Lőkösháza	560 km	661 km	797 km	1052 km

Budapest – Szob – Nové Zámky – Galanta –
Bratislava – Kúty – Břeclav – Bohumín
illette

Budapest – Szob – Nové Zámky – Galanta –
Bratislava – Leopoldov – Žilina

	Žilina	Bohumín	Kraków	Warszawa
Budapest	417 km	488 km	624 km	879 km
Szolnok	517 km	588 km	724 km	979 km
Lőkösháza	642 km	713 km	849 km	1104 km

Miskolc – Hidasnémeti – Košice – Kysak – Plaveč –
Muszyna
illetve
Miskolc – Hidasnémeti – Košice – Kysak – Vrútky –
Žilina útvonalak

	Žilina	Bohumín	Kraków	Warszawa
Budapest	514 km	615 km	592 km	872 km
Szolnok	515 km	616 km	593 km	873 km
Lőkösháza	640 km	741 km	718 km	998 km

Fejlesztés során szükséges tartalom

- Vonali kapacitás helyreállítása
 - Részleges második vágány létesítése
 - Fővonal paraméterek biztosítása
- Technológiai idők és műveletek számának csökkentése, átjárhatóság növelése
 - Villamosítás
- Menetrendalapú infrastruktúra fejlesztés
 - Forgalm szervezési elvárások figyelembe vétele
 - Optimális költségkialakítás
 - Magyar és szlovák szolgáltatási rendszerhez való szerves kapcsolódás (ITF)

Fejlesztés során szükséges tartalom

- Környezetvédelmi szempontok az infrastruktúra fejlesztés során:
 - megfelelő rezgés- és zajvédelem
 - szálló por mennyiségének csökkentése (vontatás, fékezés)
- Szolgáltatásminőségi szempontok:
 - élő adatokkal dolgozó utastájékoztatási rendszer
 - akadálymentesen elérhető peronok
 - közös peronos átszállás lehetőségének figyelembe vétele
- Gazdaságfejlesztéssel kapcsolatos szempontok:
 - integrált logisztikai szolgáltatási helyek megvalósítása (átrakodás, RoLa, komplex ipari parki kiszolgálás)
 - kapcsolódó iparvágányi hálózat tervezése

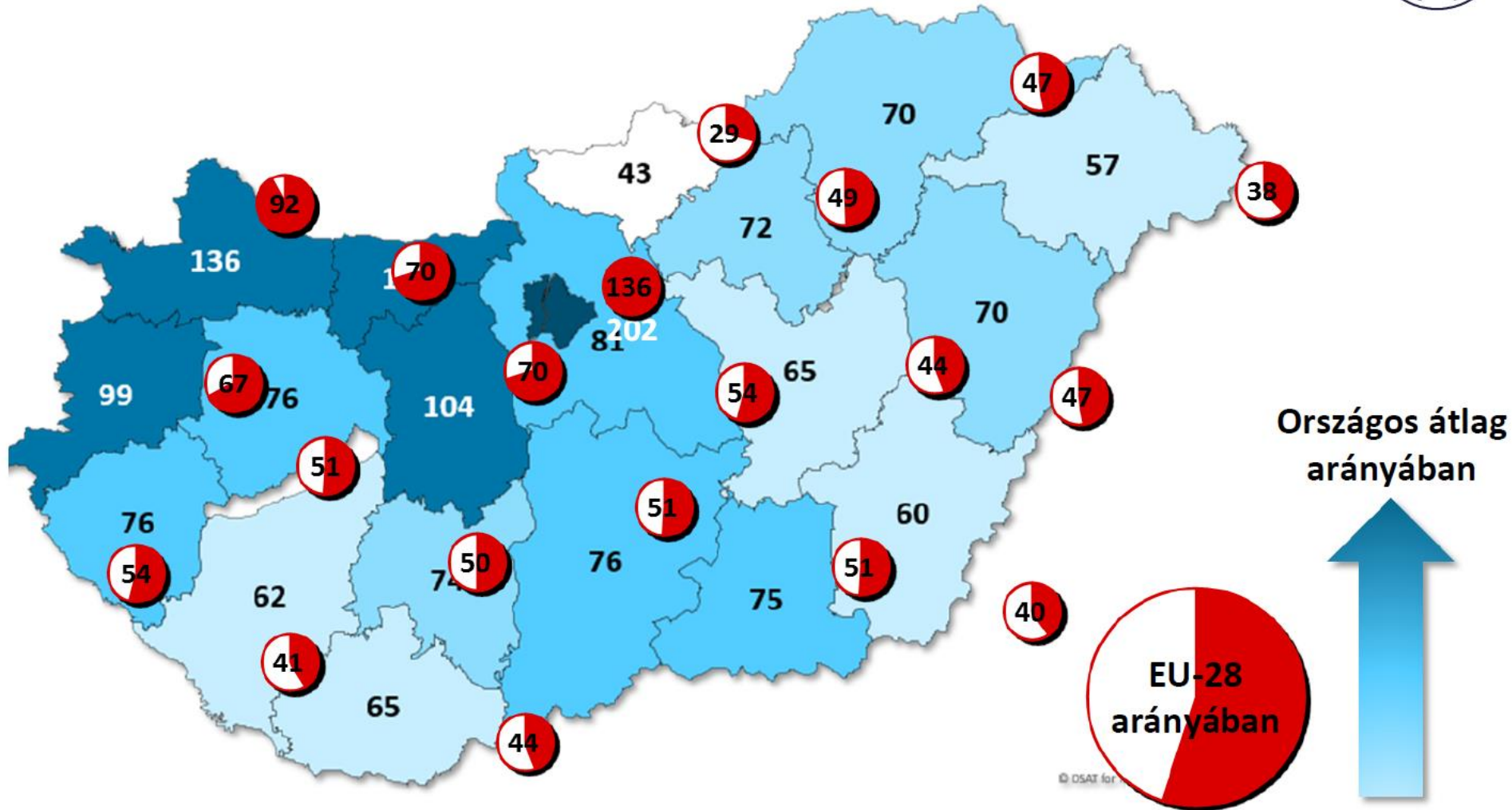
Menetrendi elvárások

- Tranzit és kiszolgáló tehervonati forgalom biztosítása (pályavasúti bevételek)
- Nemzetközi és távolsági személyforgalom (Budapest – Salgótarján – Besztercebánya – Zsolna – Ostrava) versenyképes utazási idővel
- Regionális hivatásforgalom kielégítése (Zólyom, Losonc, Hatvan környéke)
- Helyi, elővárosi hivatásforgalom kielégítése (Losonc, Fülek, Salgótarján, Bátorfőnyéki, Pásztó térsége)
- Átjárhatóságot biztosító kényelmes tarifarendszer a határmenti forgalomban

Komplex megvalósítás

- Integrált terület- és gazdaságfejlesztési tervekkel közös megvalósulás
 - Közlekedés kiemelt szerepe (hivatásforgalom, logisztikai kiszolgálás, tranzit)
 - Beruházás-vonzó infrastruktúra, ahol a befektetett pénzek megtérülését a multiplikátor hatás növeli összgazdasági és megyei szinten
- Európai Unió által támogatható projekt
 - TEN-T rá- és elszállítás (fehér könyv)
 - Határon átnyúló kezdeményezés
 - Környezetvédelmi, gazdaságfejlesztési és társadalmi hatásai miatt kiemelkedő beruházás
 - Az állami költségvetés számára fenntartható befektetési folyamat első lépcsőjeként valósítható meg
 - Fontos, hogy 2021-2027 fejlesztési ciklusban a beruházás megvalósulhasson, mivel az infrastruktúra életciklusa végén van egy gazdaságilag elmaradott térségben, ahol a beruházás halogatása növeli a leszakadás kockázatát (ezzel a strukturális politikai célok ellenében hat)

A FEJLETTSÉG REGIONÁLISAN ERŐSEN KONCENTRÁLT



EGY FŐRE JUTÓ GDP AZ ORSZÁGOS ÁTLAGHOZ ÉS AZ EU-28-HOZ VISZONYÍTVÁ

Megjegyzés | A térkép színezése az országos, a piros kördiagramok az EU-28 átlagában kifejezett értékek.

Forrás | Eurostat



Köszönöm a figyelmet!