

**Közlekedéstudományi Egyesület**

„IX. Határok nélküli partnerség”  
Nemzetközi konferencia

# **SALGÓTARJÁN VÁROSI – VASÚT-FEJLESZTÉSE**

**Bősze Sándor**

Irodavezető

KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.

A **2014-2020-as** programozási időszak támogatási lehetőségeinek szempontjából a legfontosabb forrásokat az EU-s Strukturális Alapokhoz (ERFA, ESZA, EMVA) és a Kohéziós Alaphoz (KA) való hozzáférés biztosíthatja. Ezek hatékony felhasználását segítik az egyes területekre vonatkozó **operatív programok (OP)**, melyek részletesen rögzítik a fejlesztési prioritásokat és célokat, valamint az ezekhez kapcsolódó beavatkozási pontokat (intézkedések).

Az alábbi **Operatív Programok kerülnek kiírásra:**

- EFOP: Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program – 6 prioritás;**
- GINOP: Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program – 6 prioritás;**
- IKOP: Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program – 5 prioritás;**
- KEHOP: Környezeti és Energetikai Hatékonysági Operatív Program – 6 prioritás;**
- MAHOP: Magyar Halgazdálkodási Operatív Program – 4 prioritás;**
- TOP: Terület- és Településfejlesztési Operatív Program – 6 prioritás;**
- VEKOP: Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program – 7 prioritás;**
- VP: Vidékfejlesztési Program – 6 prioritás.**
- Végrehajtási Koordinációs Operatív Program – 2 prioritás;**

**Közlekedési szempontból nyilvánvalóan legjelentősebb az IKOP** (ennek az elfogadásának feltétele egy a közlekedési rendszerek fejlesztésére és működtetésre fókuszáló Stratégia):

### **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)**

- **1. prioritási tengely:** Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása
  - **2. prioritási tengely:** Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása
  - **3. prioritási tengely:** Regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság prioritástengely
  - **4. prioritási tengely:** Elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energiahatékonyság
  - **5. prioritási tengely:** Fenntartható városi közlekedésfejlesztések
- Az IKOP főként a Kohéziós Alappal gazdálkodó, közlekedési fejlesztések támogatását segítő operatív program.

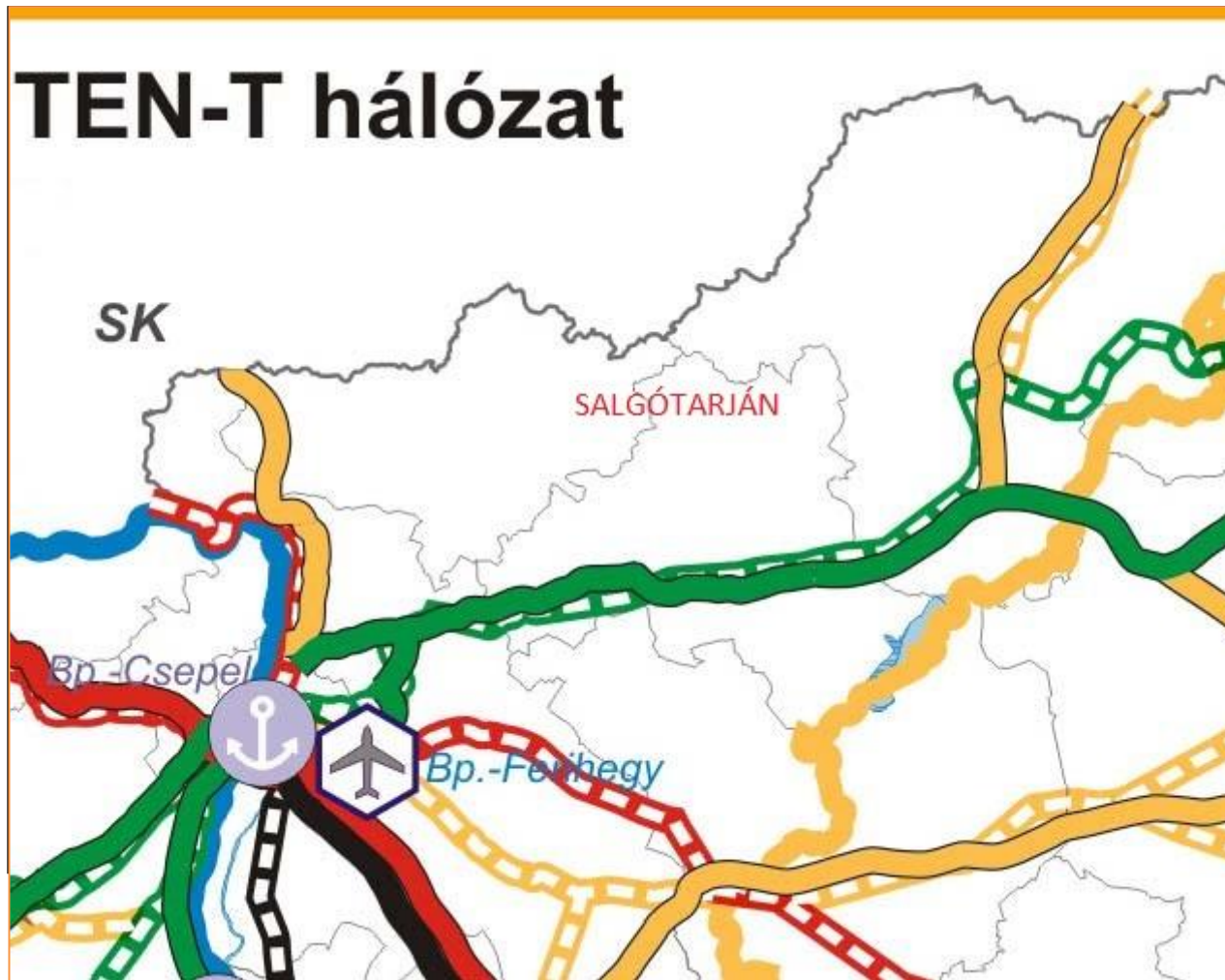
Az 1. és 2. prioritástengelyek a **TEN-T vasúti, vízi** illetőleg **közúti fejlesztéseket** segítik.

A 3. - 5. prioritási tengelyeknek, melyben egyrészt a **közlekedésbiztonság javítása** kap szerepet, illetve ugyancsak ide tartozik a **TEN-T hálózatok ráhordó hálózatának** fejlesztései.

## DILEMMÁK

- ❑ **A közlekedési infrastruktúra fejlettségében jelenleg Európa-szerte komoly eltérések mutatkoznak**
- ❑ **Hiányoznak a nagy sebességű vasúti összeköttetések**
- ❑ **Az európai közlekedési infrastruktúra számos pontján bővítésre és korszerűsítésre van szükség**
- ❑ **Transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T): széttöredezett nemzeti részek modernizálása és hálózatba rendezése**
- ❑ **Az EU a TEN-T által 2030-ig törzshálózatot kíván létrehozni**
- ❑ **A cél az, hogy 2050-re fokozatosan Európa legtöbb polgára és vállalkozása legfeljebb 30 perces utazással elérje a kiterjedt törzshálózatot**

# TEN-T hálózat

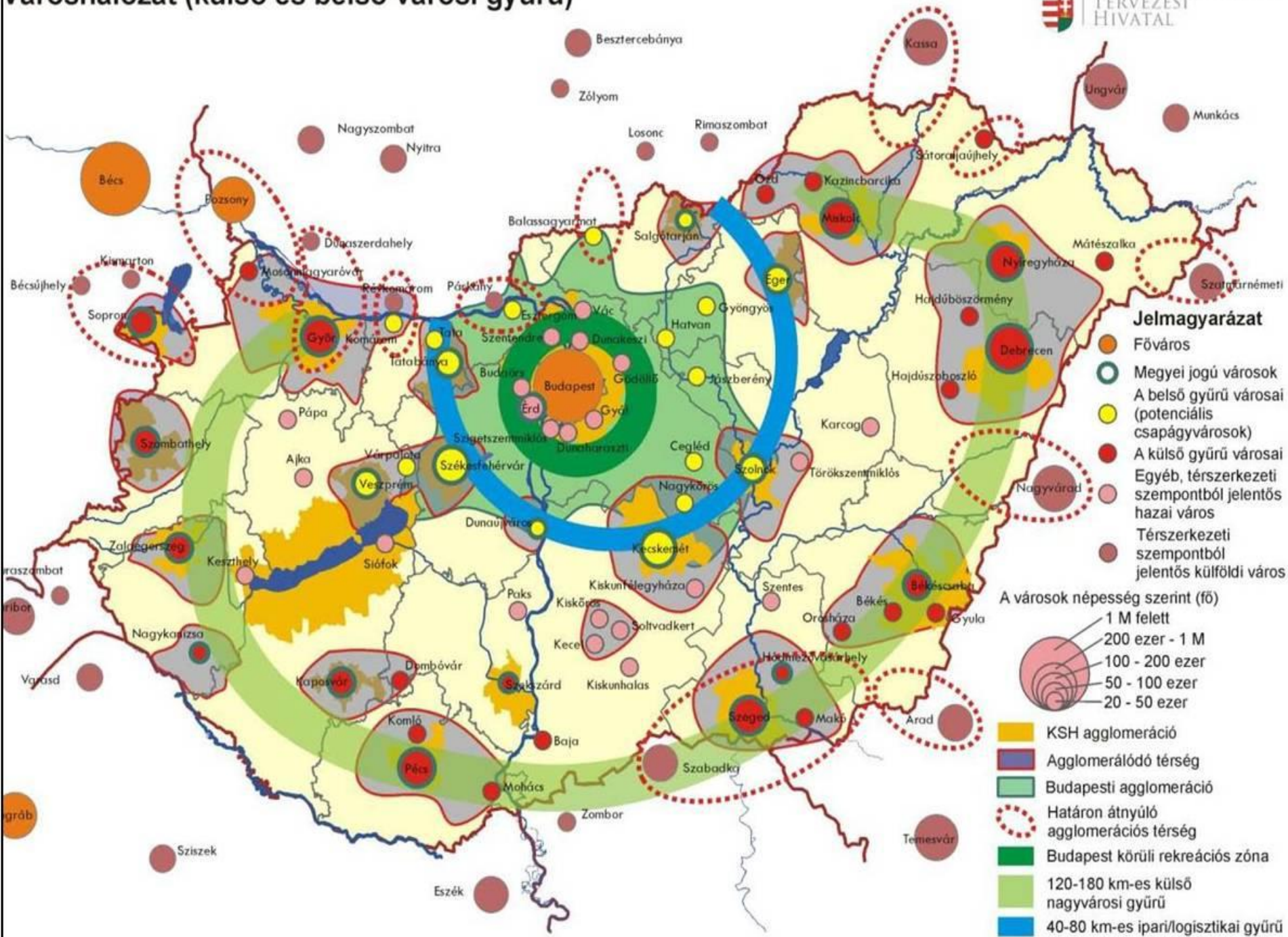


**TEN-T hálózat** a nemzeti hálózatok egységes, rendszer és közösségi szemléletű kialakítását jelenti a különböző szállítási módok közötti optimális munkamegosztás és a különböző nemzeti hálózatok közötti átjárhatóságot biztosító műszaki harmonizáció figyelembevételével.

# VASÚTI FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI

- A vasútban a nemzeti érdekek** történelmileg mindig előrébbvalók voltak a nemzetközi szempontoknál
- Napjaink uniós vasúti rendszere szétaprózódott, ez hátráltatja a határokon átnyúló vasúti műveletet
- A vasút kevésbé környezetszennyező mégis nehezen állja a versenyt
- Az európai vasutakban ma még rengeteg a kiaknázatlan potenciál
- A negyedik vasúti csomag célja a vasút vonzerejének és hatékonyságának a javítása

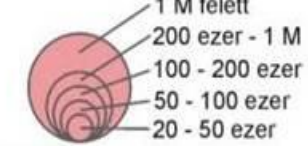
# Városhálózat (külső és belső városi gyűrű)



## Jelmagyarázat

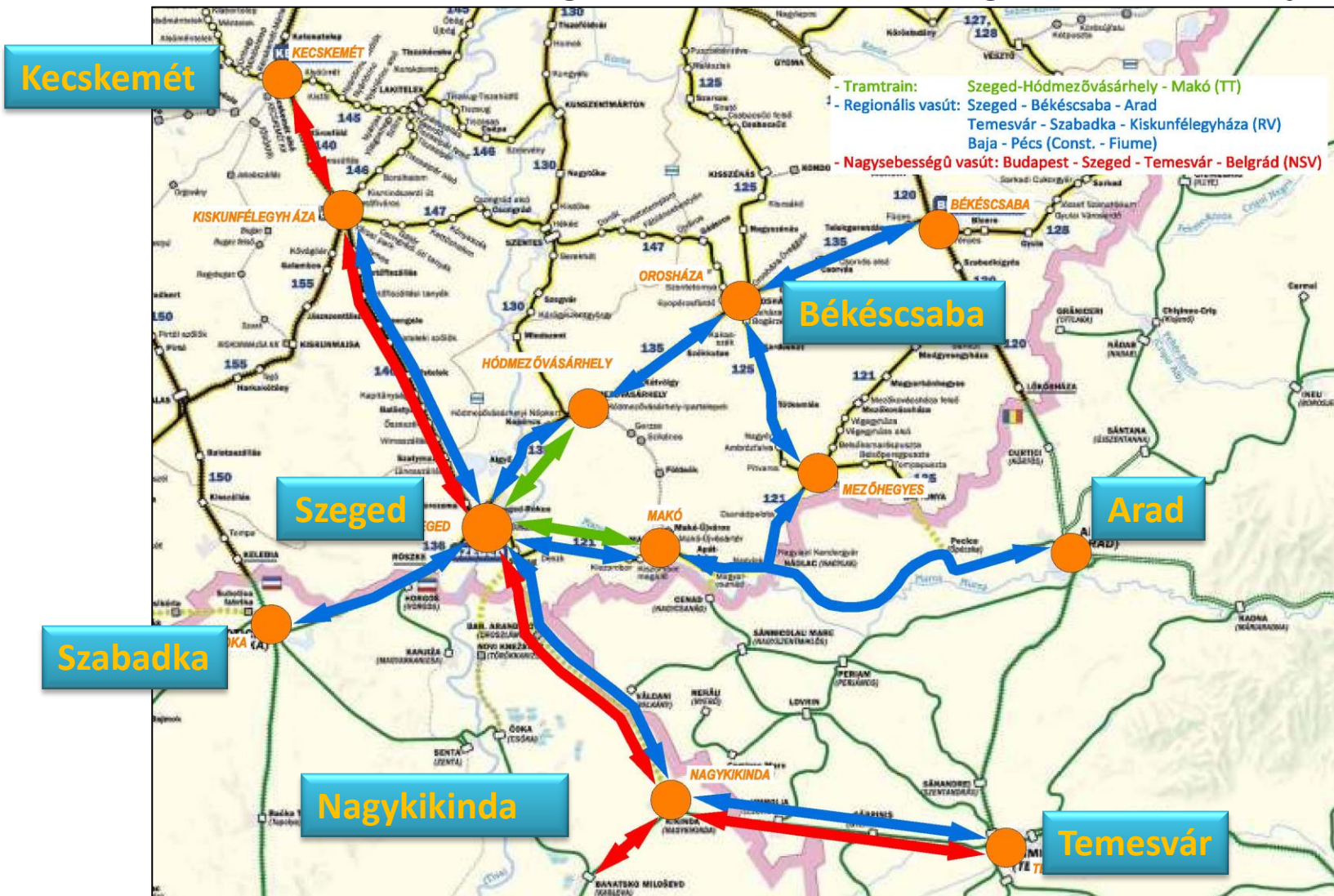
- Főváros
- Megyei jogú városok
- A belső gyűrű városai (potenciális csapágyvárosok)
- A külső gyűrű városai
- Egyéb, térszerkezeti szempontból jelentős hazai város
- Térszerkezeti szempontból jelentős külföldi város

## A városok népesség szerint (fő)



- KSH agglomeráció
- Agglomerálódó térség
- Budapesti agglomeráció
- Határon átnyúló agglomerációs térség
- Budapest körüli rekreációs zóna
- 120-180 km-es külső nagyvárosi gyűrű
- 40-80 km-es ipari/logisztikai gyűrű

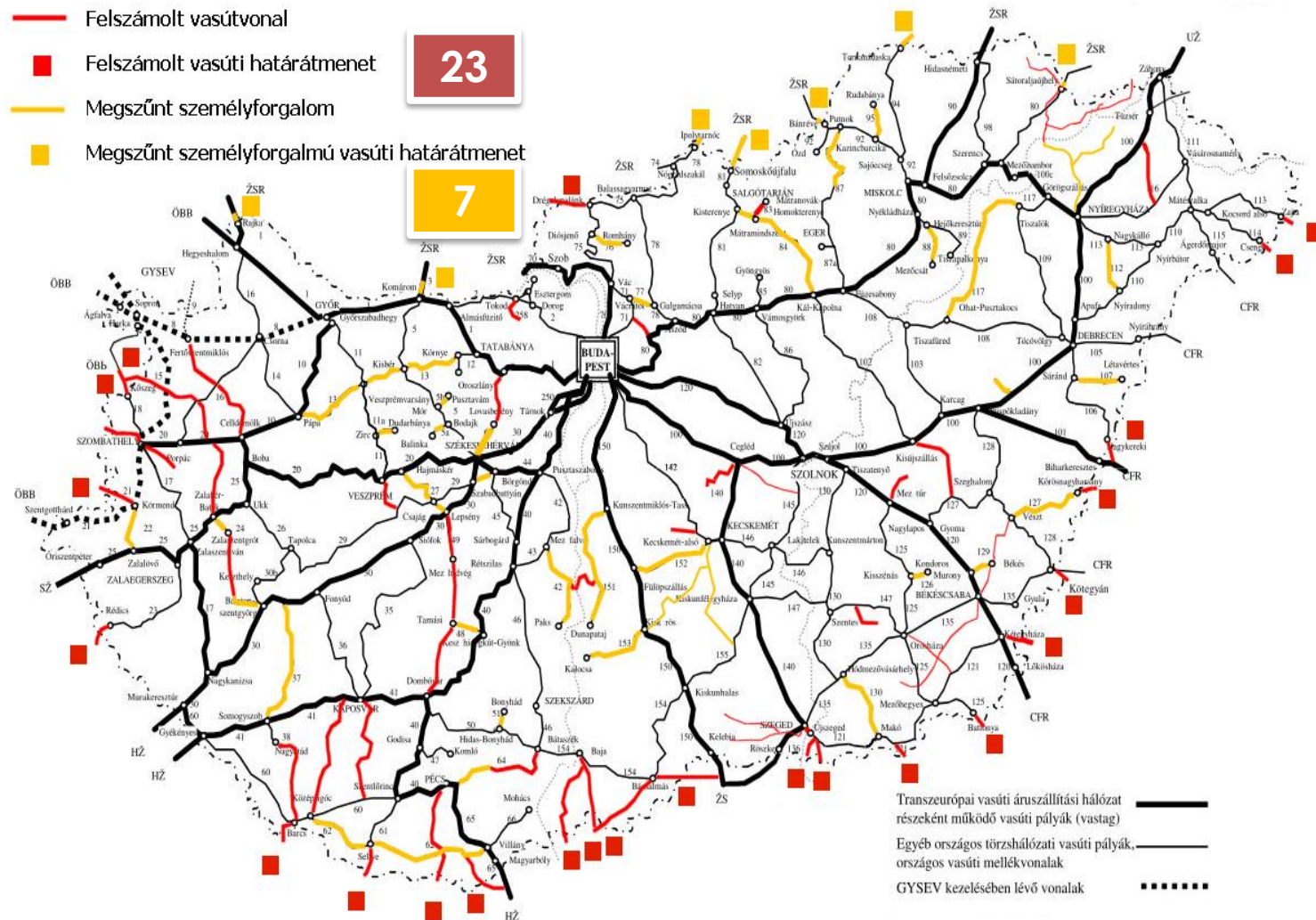
# KÖZOP-5.5.0-09-2010-0016 Szeged elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése MT





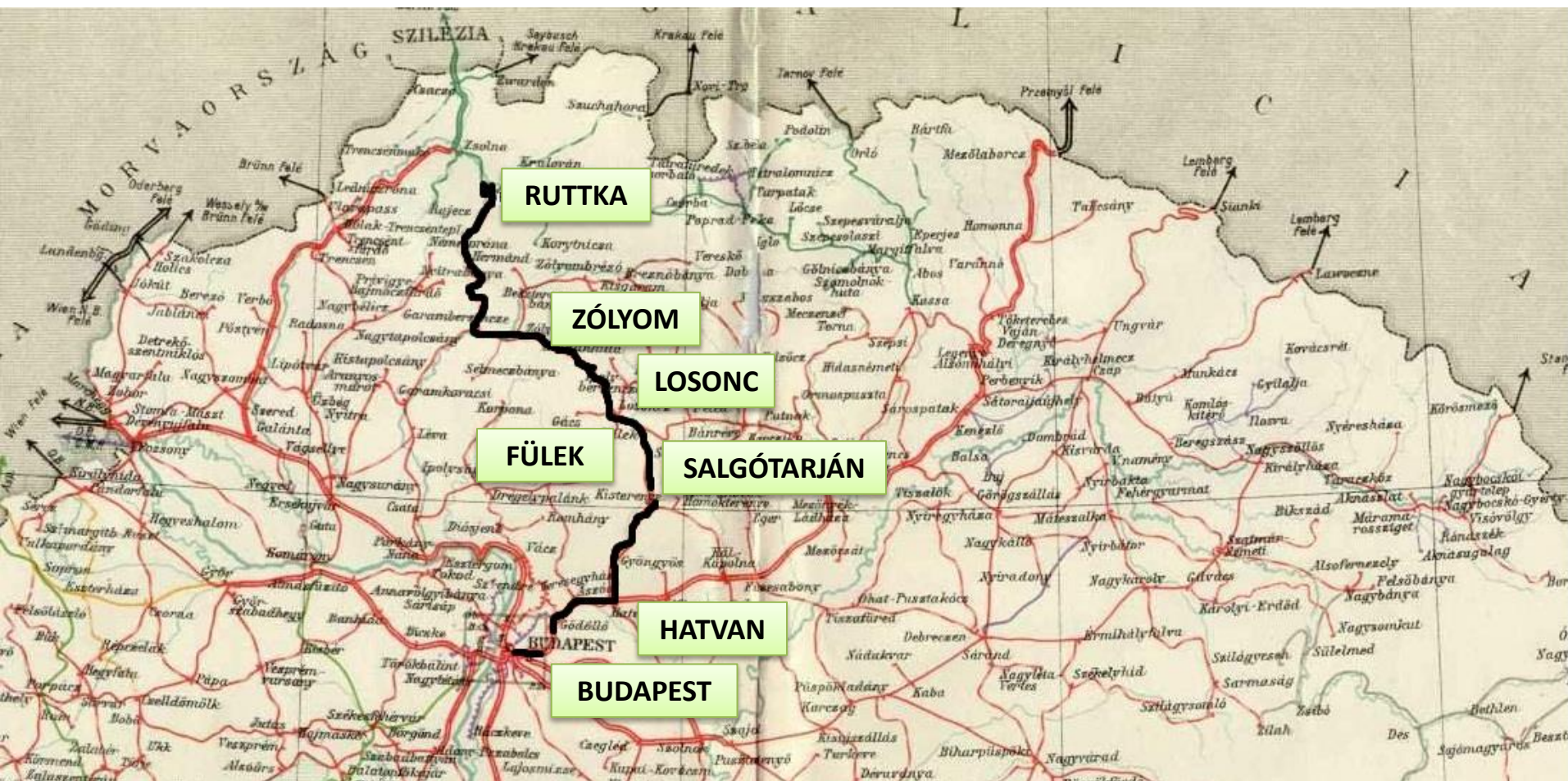
## A magyarországi vasútvonal-bezárások áttekintő térképe

- Felszámolt vasútvonal
- Felszámolt vasúti határátmenet **23**
- Megszűnt személyforgalom
- Megszűnt személyforgalmú vasúti határátmenet **7**



(Forrás: [http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarország\\_megszűnt\\_vasútvonalainak\\_listája](http://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarország_megszűnt_vasútvonalainak_listája))

## MEGSZÜNT- MAGYAR KIRÁLYI VASÚTVONAL



<http://vasutmania.blogspot.hu/2012/12/a-budapest-salgotarjan-ruttka-vasutvonal.html>

## RÉGEN- A Budapest-Hatvan – Salgótarján-Zólyom-Ruttka VASÚTVONAL

A vasútvonalat 1867-re építette meg a Magyar Északi Vasút, Pesttől Hatvan érintésével Salgótarjánig tartott. A tőkehiánnyal küzdő és panamákról elhíresült magánvállalat azonban a következő évre csődbe ment, 1868. július 1-jétől az állam megvette a céget. 1869. október 31-én a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium az épülő Zákány–Zágráb vonallal együtt elrendelte a Magyar Királyi Államvasutak névhasználatot, ezért a '68-as dátumot tartjuk számon a MÁV [születésnapjaként](#).

A vonal folytatása Salgótarjától Füleken át Losoncig 1871-ben készült el. A trianoni békeszerződés 1920-ban Somoskőújfalunál jelölte ki az új államhatárt, ezzel kettébontva a vonalat. 1938-ban az első bécsi döntéssel a Somoskőújfalu és Losonc közötti szakasz egy rövid időre újra Magyarországhoz került, de a világháború lezárása óta a somoskőújfalui határátmenet megmaradt. 1867-ben, a Pest–Hatvan vonalhoz épült meg a későbbi Józsefvárosi pályaudvar, akkor még Losonci pályaudvar néven, ami 1868-tól 1885-ig (a Keleti pályaudvar felépültéig) a MÁV központi pályaudvara volt.

## RÉGEN - Budapest - Hatvan – Salgótarján – Zólyom - Ruttká VASÚTVONAL



Salgótarján (-külső) állomása régen - MA



Salgótarján vasútállomása régen - MA



Zagyvapálfalva vasútállomása régen - MA

(Forrás:<http://www.vasutallomasok.hu/>)

## NAPJAINKBAN

### A Budapest-Hatvan – Salgótarján-Zólyom-Ruttká VASÚTVONAL

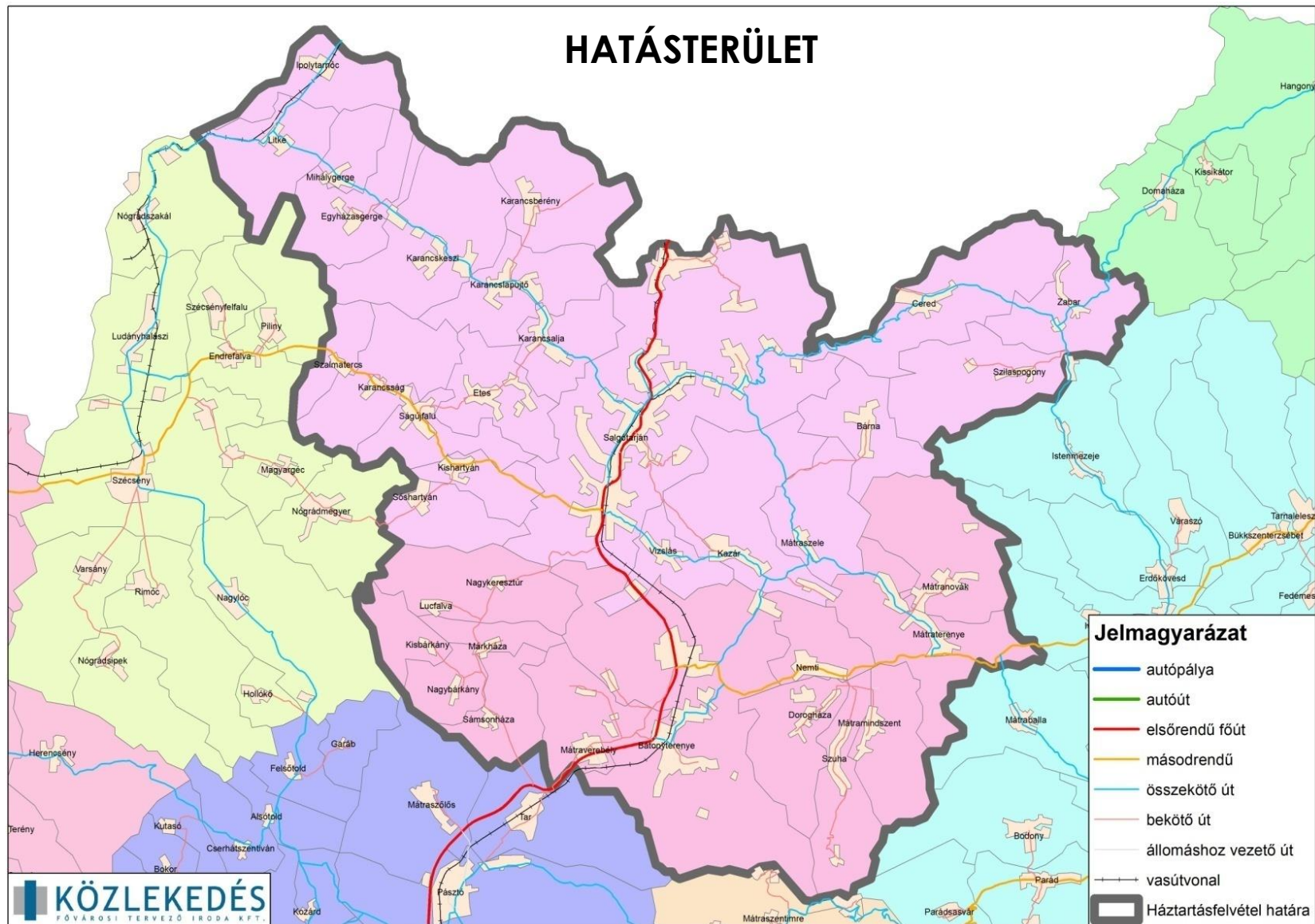
A vonal **magyarországi szakasza** az országban található fővonalakhoz képest eléggé rossz állapotban van. A vonalon 2008-óta ütemes menetrend van érvényben. Budapestről közlekedő gyorsvonat nincs, amely bekapcsolná Salgótarját az országos vérkeringésbe.

Egyetlen sebesvonat közlekedik Budapestről de az is csak vasárnaponként a fővárosban tanuló diákokat viszi. A 81-es vonalon jelenleg a MÁV 6341-es jelzésű motorvonatai közlekednek.

A **Szlovák oldalon** napi 3-4 pár gyorsvonat közlekedik Zólyom és Kassa között Fülek érintésével. Zólyom és Fülek között járnak a személyvonatok. Tehervonatok igen sűrűn közlekednek.

A határátmenet 2011-ben megszűnt Somoskőújfalu és Fülek között. Amíg volt, addig a szlovákok adták a járművet és a személyzetet is.

Ma busszal történik az átjárás a határtól Fülekig illetve Losoncig.



## SALGÓTARJÁN VASÚTI FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGE

**2012-ben a Közlekedés Kft - Pro-Urbe Kft – Terra Kft Konzorcium készítette**

„Intermodális közösségi közlekedési központ kialakítása Salgótarjában  
KÖZOP-5.5.0-09-2010-0015” RMT

**3 VÁLTOZAT KERÜLT MEGVIZSGÁLÁSRA – KIVÁLASZTOTT VÁLTOZAT TARTALMA**

- a belváros átépítése a Bem út - Rákóczi úti szakaszon - **forgalomcsillapítás,**
- a Bem út - Bajcsy Zsilinszky úti **különszintű csomópont**
- a **Rákóczi út belvárosi** szakasza **humanizálásra** kerül, az átmenő forgalom a 210-es számú útra terelődik
- az esélyegyenlőség biztosítása
- a gyalogosforgalom, kerékpáros forgalom feltételrendszere javul,
- több lesz a zöldterület
- a postai, és az Erzsébet téri vasúti aluljáró korszerűsítésre kerül, peronlift épül a vágányok akadálymentes megközelítésére - esélyegyenlőség

## SALGÓTARJÁN VASÚTI FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGE

**2012-ben a Közlekedés Kft - Pro-Urbe Kft – Terra Kft Konzorcium készítette**

□ 5 db P+R parkoló kiépítésével a közúton érkezők módváltásának elősegítése

- ❖ Zagyvapálfalvai vasúti megálló,
- ❖ Salgótarján külső vasúti megálló,
- ❖ Baglyasalja felüljáró,
- ❖ Szécsényi út Budapesti úti csomópont,
- ❖ Zemlinszky Rezső út és a Bajcsy Zsilinszky úti csomópont

□ a jelenlegi helyijáratok autóbusz végállomás megszűnik, helyette a Bajcsy Zsilinszky út – Zemlinszky út kereszteződésénél új autóbusz végállomást épül

- ❖ az új végállomáshoz illeszkedő buszhálózat kerül kialakításra
- ❖ Nem minden autóbusz járat halad át a Fő téren (kisebb forgalmi, zaj és levegő szennyezettség terhelés)
- ❖ a „szellemjáratok megszüntetése”



## SALGÓTARJÁN VASÚTI FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGE

**Az RMT tervezése során Változaton kívül vizsgálatra került** a vasút, városi vasúttá fejlesztése.

A 81-es MÁV vonal jelenlegi lerobbant állapota, milliárdos fejlesztéssel lenne tervezési sebességére alkalmassá tehető.

Javaslatuk szerint, 3 állomás megépítésével, további 3 új állomás és közvetlen átszálló buszkapcsolatok létesítésével, ütemes 30 perces közlekedéssel, a városi hálózat részévé tehető.

Ez esetben teljes körű ITS támogatottság, esélyegyenlőség és az autóbusszal közös, egységes tarifarendszer, mint háttér elengedhetetlen a fejlesztéshez, mely a „C” változat II. időbeli ütemeként lehet reális.

Az RMT-hez kapcsolódó, önálló vasútfejlesztési projektként javasolható.

## SALGÓTARJÁN VÁROSI VASÚTI FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGE

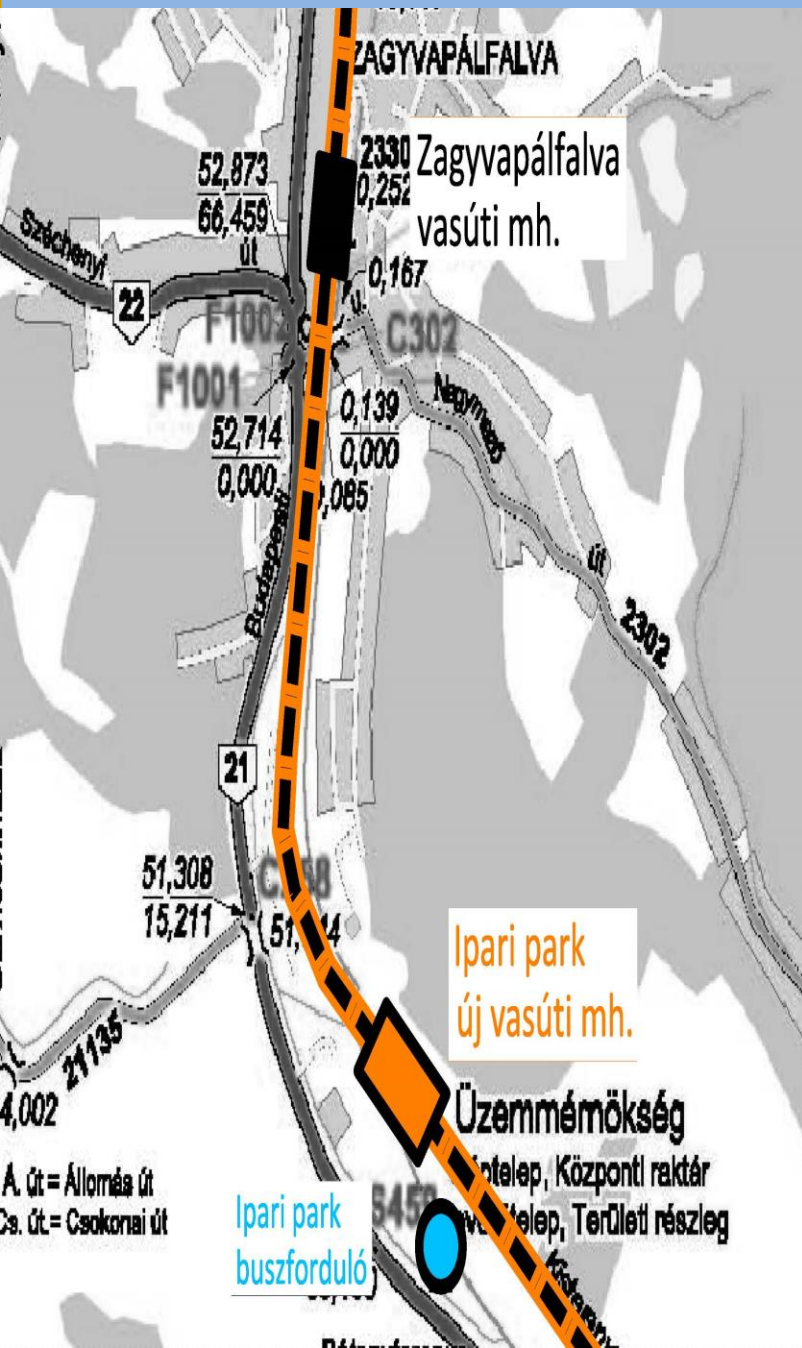
A város súlyvonalában haladó vasúti nyomvonal mai adottságainak kihasználásával, városi vasúti üzem bevezetése a 81-es vasútvonalon. A javaslat 3 léptékben képzelhető el:

**I. ÜTEM:** Somoskőújfalu – Salgótarján Ipari Park között  
Új megállók létesítése: Beszterce lakótelepnél, Rendelőintézetnél, Ipari Parknál és a meglévők korszerűsítése (4 db), (12 km-es vonalhossz)

**II. ÜTEM:** A városi vasúti üzemmód kiterjesztése déli irányban Nagybátonyig. 4 állomás korszerűsítése ill. vizsgálat a megfelelőbb elhelyezésre. (23 km-es vonalhossz). A regionális szerepkör erősítése.

**III. ÜTEM:** A nemzetközi kapcsolatot vizsgálata Losonc és Fülek elérésére.

# I. ÜTEM - Somoskőújfalu – Salgótarján Ipari Park között fejlesztések



## I. ÜTEM:

- Vasútállomás fejlesztése,
- Új megállóhelyek:
  - Beszterce lakótelepnél,
  - Rendelőintézetnél,
  - Ipari Parknál és
  - a meglévők korszerűsítése (4 db), (12 km-es vonalhossz)
- Rághordó autóbuszhálózat,
- az állomás előtér biztosítása P+R és B+R területtel.
- Jelentős kerékpáros és gyalogos forgalom
- A vasúttal egységes, összehangolt közlekedési rend kialakítása.
- Teljes akadálymentesítés.
- A vasúti 30 perces közlekedés bevezethetőségének vizsgálata csúcsidőben.

## II. ÜTEM - A városi vasúti üzemmód kiterjesztése déli irányban Nagybátonyig



### II. ÜTEM:

- A városi vasúti üzemmód kiterjesztése déli irányban Nagybátonyig.
- 4 állomás korszerűsítése ill. vizsgálat a megfelelőbb elhelyezésre. (23 km-es vonalhossz).
- Közös tarifarendszer bevezetése
- Vasúti járműbeszerzés, pl. esztergomi vonal villamosításával felszabaduló Desiro járművekkel biztosítható.
- Közös utastájékoztatás és közös jegyterjesztés, a KMKK Zrt. folyamatban levő fejlesztéseihez alkalmazkodva.

# III. ÜTEM - A városi vasúti üzemmód kiterjesztése déli irányban Nagybátonyig



## III. ÜTEM:

- A nemzetközi kapcsolat vizsgálata Losonc és Fülek elérésére.
- Személy és teherforgalom visszaállítása a régi vasútvonalon Fülek, Losonc irányába.
- Kapcsolódás a TENT-T hálózat fejlesztéséhez



# Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

**Vincze Andrea**  
**Irodavezető helyettes**  
**KÖZLEKEDÉS Fővárosi Tervező Iroda Kft.**