



## **Budapest – Hegyeshalom vonalszakasz rehabilitációja II. ütem**

2011. február 25.

Kivitelezés kezdete: 2002. március Projekt összköltsége:108,8 M EUR Projekt utolsó műszaki átadás-átvétele: 2010.11.30.

A Berlin / Nürnberg – Prága – Pozsony / Bécs – Budapest – Konstancia / Szaloniki / Isztambul vasúti tengely (22. TEN-T prioritásos tengely) különleges szerepet játszik Európában. Összeköti Magyarországot a nyugat-európai hálózattal, de egyben meghatározó a Közép-Európán keresztül vezető tranzit útvonalak között is. E folyosó része a magyar fővárost az osztrák határátkelőhellyel összekötő kétvágányú, villamosított vasútvonal. A folyosó fejlesztését, illetve a hálózatok átjárhatóvá tételét az Európai Unió kiemelten támogatja.

A vonal rehabilitációjának I. ütemében megvalósított fejlesztések eredményeképp 140, illetve 160 km/h sebességű vonatközlekedés vált lehetővé a vonal 70%-án.

A jelenlegi menetidő üzembiztos szinten tartása, illetve további csökkentése érdekében szükségessé vált a vonal további szakaszainak felújítása, néhány szakaszon ívkorrekció végrehajtása, illetve az állomások infrastruktúrájának fejlesztése.

A második ütem az alábbi munkákat tartalmazta:

- Budaörs – Biatorbágy pályarehabilitáció. (cél: 140 km/h és 225 kN)

A munkák 2004-ben lezárultak, de a felújított pálya nem lett alkalmas a 120 km/h-nál gyorsabb közlekedésre, így 2010-ben beavatkozás történt a sebesség emelése érdekében.

- Komárom – Győrszentiván szakaszon pályarehabilitációs munkálatok a 160 km/h sebességű közlekedés fenntartása érdekében /2002-2006/
- Komárom és Győr állomásokon elektronikus biztosítóberendezés telepítése /2004-2008/
- Győr állomás vágányhálózatának teljes átépítése /2006-2008/
- ETCS L1 telepítése Bp.-Kelenföld - Kimle vonalszakaszon /2003-2009/

Ezekkel a fejlesztésekkel lehetővé válik a 120-140-160 km/h sebesség üzembiztos alkalmazása, megfelelően az európai vasúti hálózatok közötti átjárhatóság követelményeinek.

A beruházás 2007.06.30-ig a MÁV Zrt, azután a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. irányításával zajlott.

Az átépítés az Európai Unió ISPA előcsatlakozási alapjának támogatásával valósul meg, a szükséges forrás legfeljebb 50%-át /max.: 47,5 M EUR-t/ biztosítja az Európai Unió, a fennmaradó 61,3 M EUR hazai hányad a Központi Költségvetéséből kerül finanszírozásra.

---

**Forrás:**<https://www.mavcsoport.hu/mav/fejlesztes/budapest-hegyeshalom-vonalszakasz-rehabilitacioja-ii-utem>