



Összefoglaló a Budapest – Cegléd – Szolnok – Lőkösháza vonalszakasz rehabilitációjának II/2. üteméről

2010. október 5.

Kivitelezés kezdete: 2005. II. félév Projekt összköltsége: 133,6 M EUR Projekt utolsó műszaki átadás-átvétele: 2010. IV. negyedév

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 a román határátkelőhellyel összekötő nagyrészt kétvágányú, villamosított vasútvonal. A folyosó fejlesztését, illetve a hálózatok átjárhatóvá tételét az Európai Unió kiemelten támogatja.

A II/2-es ütem keretei között a Mezőtúr – Gyoma, illetve a Budapest-Ferencváros – Vecsés szakaszok rehabilitációjára került sor, mely tartalmazta mind a pályás, mind a biztosítóberendezési munkákat.

Mezőtúr - Gyoma szakaszon a sebesség növelése érdekében szükséges volt a pálya felújítása, illetve időszerű volt a biztosítóberendezések rekonstrukciója, és az állomási infrastruktúra fejlesztése egyrészt balesetvédelmi, másrészt esélyegyenlőségi céllal.

A projekt megvalósítási szakasza lezárult, ennek eredményeként Mezőtúr – Gyoma szakaszon 225 kN tengelyterhelésűvé vált pálya, és alkalmas lett a 160 km/h sebességű közlekedésre is.

Bp.- Ferencváros „C” elágazás és Kőbánya-Kispest között 80 km/h, Kőbánya-Kispest és Vecsés között 120 km/h lett a fejlesztés eredményeképpen a megengedett legnagyobb sebesség, a tengelyterhelés pedig egységesen 225 kN lett.

Az ETCS L2 vonatbefolyásoló berendezés telepítésének befejezéséig Mezőtúr és Gyoma között 120 km/h marad a megengedett legnagyobb sebesség. /várhatóan 2012-2015 között valósul meg/

Az átépítés az Európai Unió Kohéziós Alapjának támogatásával valósult meg, a szükséges forrás legfeljebb 80%-át (max 56,8 M EUR-t) biztosította az Európai Unió, a fennmaradó 65,2 M EUR a Központi Költségvetéséből került finanszírozásra.

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

Az átépítés az EU Kohéziós Alapjának támogatásával valósul meg, a szükséges forrás legfeljebb 80%-át (max. 103,3 M EUR) biztosítja az Európai Unió, a fennmaradó 30,3 M EUR a Központi Költségvetéséből került finanszírozásra.

A vonal felújításának hátralévő szakaszainak ütemezése:

III. ütem: Gyoma – Békéscsaba pályarehabilitáció és biztosítóberendezési munkák, Békéscsaba – Lőkösháza második vágány kiépítése és biztosítóberendezési munkák, illetve Bp.-Ferencváros – Lőkösháza ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése 2011 – 2015 között valósul meg.

Szolnok – Lőkösháza szakasz teljeskörű átépítése után 20 perccel fog csökkenni az IC vonatok menetideje a két település között.

Forrás:<https://www.mavcsoport.hu/mav/fejlesztes/osszefoglalo-budapest-cegled-szolnok-lokoshaza-vonalszakasz-rehabilitaciojanak-ii2>