



**MÁV MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ
RÉSZVÉNYTÁRSASÁG**

**A MÁV ZRT. 2024-2025. ÉVI ÜZLETI TERV TERVEZETÉNEK
PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐI TERV KIVONATA**

a Vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. tv. 12. § (3) bekezdésében foglaltaknak
megfelelően

T A R T A L O M

- I. Bevezetés
- II. A 2024-2025. évi üzleti terv feltételrendszere
 - II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások
 - II.2 Jogsabályi környezet
 - II.3 Az állami szerepvállalás
- III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2024-2025. évi üzleti terve
 - III.1. A 2024-2025. évi eredményterv
 - III.2. Beruházási előirányzatok
- IV. A 2024-2025. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködővel lebonyolított felújítások és beruházások
- V. Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia, Országos vasúti áru fuvarozási koncepció, „V0” Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal

I. Bevezetés

Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU (2012. november 21.) az egységes vasúti térség létrehozásáról irányelvének megfelelően a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) módosításra került.

A módosított Vtv. 12. § (3) szerint a pályahálózat-működtető az üzleti terve **tervezetének a pályahálózathoz való hozzáféréssel, a pályahálózat használatával, rendelkezésre bocsátásával és fejlesztésével foglalkozó részeit** – az üzleti terv elfogadására összehívott közgyűlés napját legalább harminc nappal megelőzően – a honlapján közzéteszi, amelyre a hivatkozott jogszabályi rendelkezés szerint 15 napon belül lehet véleményt nyilvánítani.

II. A 2024-2025. évi üzleti terv feltételrendszere

II.1. A tervben figyelembe vett makrogazdasági premisszák, árváltozások

A tervezésnél használt makrogazdasági mutatók, tervárak

Az infláció és az egyéb makrogazdasági paraméterek alakulását az ÉKM tervezési irányelvei alapján készült, a MÁV Zrt. Igazgatósága által 183/2023. (10.05.) számon elfogadott előterjesztésben foglaltak szerint tervezzük.

A vontatási célú gázolaj értékesítésénél az elszámoló ár és az értékesítési ár megegyezik, mivel a hálózat-hozzáférési díjrendszerben külön szolgáltatásnak minősül az üzemanyag vételező hely használata.

A közúti járművek és munkagépek részére eladásra kerülő gázolaj értékesítése 6 %-os felárral történik.

A vontatási villamos energia tervára a hatályos szerződéseken, illetve jövőbeni előrejelzéseken alapul. A 2021/2022-es menetrendi évtől a vasút igazgatási szerv engedélyezte a HÜSZ-ben meghirdetett vontatási energia áráktól való eltérést, így a terv a tényleges beszerzési árakkal számol.

Pályavasúti hálózat-hozzáférési díjak

A 2023/2024. menetrendi évre a meghirdetett díjak sem a személyszállító sem pedig a tehervonatok által igénybe vett szolgáltatások esetében nem emelkedtek, ugyanakkor 2024. július 20-tól a jelenleg hatályos díjak 14,5%-kal történő emelése került figyelembe vételre. A vasúti egyes kocsis teherfuvarozás meglévő teljesítményeinek fenntartása és a szegmens revitalizációja érdekében Magyarország Kormánya a 1414/2020. (VII.16.) sz. határozatában célzott állami támogatási rendszer megvalósítását tűzte ki célul. Így a vonatkilométer arányos közlekedtetés szolgáltatás egyes kocsis forgalom díjai kikerültek a díjrendszer hatálya alól. A Támogatási Program alapján, – melynek jóváhagyása az Európai Bizottság által 2021. június 3-án SA. 59448 (2020/N) számon megtörtént – az ITM a 2021-es évben 3 840 M Ft, a 2022-2025 közötti időszakban tervezetten évente 6 407 M Ft összegű vissza nem térítendő forrást biztosít a vasúti szektor szereplői számára. A MÁV Zrt. végzi a Támogatási Program megvalósítását a teljes magyarországi országos nyílt hozzáférésű pályahálózatra vonatkozóan, beleértve a GYSEV Zrt. hálózatát is. A támogatási program eredményéből származó esetleges teljesítménynövelő hatását az üzleti terv tartalmazza.

Teljesítmény premisszák

A működtetett vasúti pályahálózat méretét változatlanoknak tekintjük az elmúlt időszakhoz képest. A teljesítmény tervek kiindulási alapja a 2023/2024. évre meghirdetésre került menetrend.

A vonatközlekedtetés 2024. évre tervezett vonatkilométer teljesítményei várhatóan 1,4%-kal maradnak el a bázis évi értéktől. A személyszállítási teljesítmények a START-VOLÁN integráció keretében megszüntetendő párhuzamosságok miatt csökkennek. Minimális növekedés a következő években várható, különösen a Budapest-Kelebia vonal rekonstrukciójának befejeztével, illetve az eltérő vágányzári korlátozások is befolyásolják a teljesítményeket.

A teherfuvarozási vonatkilométerek 2024. évben tervezetten magasabbak, mint a 2023. évi várható érték, a következő években további minimális növekedés várható.

Tervezett vonatkilométer teljesítmények:

Adatok: ezer vonatkilométer

Megnevezés	2024. évi terv	2025. évi terv
Közlekedtetés összesen	111 067	112 731
Személyvonat közlekedtetés	89 051	90 313
Tehervonat közlekedtetés	17 277	17 602
Egyéb vonat közlekedtetés	4 739	4 817

II.2. Jogsabályi környezet

A tervekészítésnél a hatályos jogszabályi környezetet vettük alapul. A gazdálkodás szempontjából jelentős, a tervekészítés lezárásáig megjelent jogszabály módosításokat, adótörvényeket, valamint az egyes, többletforrást biztosító rendelkezéseket, kormány határozatokat figyelembe vettük.

II.3. Az állami szerepvállalás

Magyarország 2024. évi központi költségvetéséről szóló 2023. évi LV. törvény alapján 2024. évben a MÁV Zrt. részére a vasúti pályahálózat működtetési tevékenységével összefüggésben 161 245 M Ft költségtérítés került megítélésre, mely az ÉKM VIF/2589/2022-ÉKM számú 2023/2024. menetrendi évre vonatkozó hálózathozzáférési díjak kalkulációjához közölt állami szerepvállalásnál (214 589 M Ft) 53 344 M Ft-tal alacsonyabb.

A 2025. évi forrás meghatározása 3%-os inflációt követő növekedést feltételez. Mindkét év esetében a 2021. évhez képest tapasztalt energia többlet költség finanszírozása a költségvetési törvény Rezsivédelmi Alap terhére tervezett.

Adatok M Ft-ban

Megnevezés	2024. évi terv	2025. évi terv
Pályahálózat működtetés költségtérítése	196 491	203 447
Üzemeltetési költségtérítés	157 076	180 806
Felújítási költségtérítés	39 415	22 641

III. A MÁV Zrt. Pályaműködtetés 2024-2025. évi üzleti terve

III.1. A 2024-2025. évi eredményterv

A Pályaműködtetés változatlanul célként jelöli meg a balesetbiztonsági színvonal tartását, illetve ezzel együtt a szolgáltatási színvonal változatlan szinten történő biztosítását.

Az előirányzatok a hatályos Számviteli Törvény szerinti struktúrában az alábbiak:

Adatok M Ft-ban		
Megnevezés	2024. évi terv	2025. évi terv
Üzemi hozamok összesen	471 786	493 207
<i>ebből nyílt hozzáférésű pályaműködtetési szolgáltatás HHD bevétele (vontatási energia nélkül)</i>	105 370	105 611
<i>ebből vontatási energia</i>	64 497	73 797
<i>ebből üzemeltetési költségtérítés</i>	157 076	180 806
<i>ebből visszapótlási kötelezettség elengedés</i>	101 263	92 140
Üzemi (üzleti) tevékenység összes ráfordítása	472 738	492 231
Pénzügyi műveletek eredménye	2 951	1 024
Adózott eredmény	2 000	2 000

A nyílt hozzáférésű Pályaműködtetési bevételek megoszlása a vasúti szegmensek között:

Adatok M Ft-ban		
Megnevezés	2024. évi terv	2025. évi terv
Nyílt hozzáférés keretében nyújtott hálózat-hozzáférési szolgáltatások	105 370	105 611
Személyszállító vonatok	81 066	81 917
Teherszállító vonatok	20 449	19 789
Mozdony- és egyéb vonatok	2 902	2 950
Energiához kapcsolódó HHD	953	955
Vontatási energiák (ELABE által eredménysemleges bevételek)	64 497	73 797
Vontatási villamos energia	49 949	59 873
Vontatási gázolaj	14 548	13 924

A személyszállítás hálózat-hozzáférési teljesítményének terv előirányzata az Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM), mint a menetrend megrendelője által elfogadott 2023/2024. évi menetrend figyelembe vételével készült.

A vonatközlekedtetés 2024. évre tervezett vonatkilométer teljesítményei várhatóan 1,4%-kal maradnak el a bázis évi értéktől. A személyszállítási teljesítmények a START-VOLÁN integráció keretében megszüntetendő párhuzamosságok miatt csökkennek. Minimális növekedés a következő években várható, különösen a Budapest-Kelebia vonal rekonstrukciójának befejeztével, illetve az eltérő vágányzári korlátozások is befolyásolják a teljesítményeket.

A teherfuvarozási vonatkilométerek 2024. évben tervezetten magasabbak, mint a 2023. évi várható érték, a következő években további minimális növekedés várható. Az elmúlt években az árufuvarozási piac nagyon erős ingadozást mutatott, 2017-ben még növekedés volt, ez 2018-ban is tapasztalható volt, de már csökkent mértékben. 2019 a stagnálás éve volt, 2020-ban a pandémiás helyzet miatt csökkenés következett be, amely azonban számos reálgazdasági folyamattól is függ (vasércigény, fémárak világpiacon, mezőgazdasági teljesítmények stb.). 2021-

ben a gazdaság lábra állása elkezdődött, mely kedvezően hatott a fuvarpiacra, ennek további erősödésével számol a terv, ugyanakkor a háborús konfliktus miatt nem zárható ki akár jelentősebb piaci áttrendeződés, változás.

A Budapest-Kelebia vonal rekonstrukció alatt az áruszállítás esetében a forgalom alapvetően az alternatív útvonalakra terelődik át, a teljesítmény kiesés minimális.

A személyszállítás 2024. évre tervezett bruttótonnakilométer teljesítménye a 2023. évi bázis értéktől 7,8%-kal marad el, mely a motorvonatok számának növekedésével, a szerelvényösszeállítás változásával magyarázható.

A vontatási energiahordozók esetében a piaci árrobbanást figyelembe vevő premisszák szerinti egységáruk hatása jelentős bevétel növekedésként jelentkezik. Ezek az eredményt érdemben nem befolyásolják, mert ELÁBÉ-ként is elszámolásra kerülnek.

A Pályaműködtetés eredménytervének 2024-2025. évi egyensúlyát, indokolt ráfordításainak fedezetét a saját bevételeken felül a 2024. évi költségvetési törvény alapján az ÉKM által meghatározott vasúti pályahálózat működtetési költségtérítés biztosítja. A pályavasút nullszaldós eredménye mellett fennmaradó költségtérítés felújítási munkákra nyújt fedezetet.

A Pályaműködtetés részére tervezett 2024-2025. évi költségkeret – az elmúlt évek tendenciáit is figyelembe véve – minimálisan szükséges ahhoz, hogy a rendelkezésre álló erőforrások reálértékének csökkenését, a pályaaállag folyamatos romlását megállítsuk. Lehetőségeinket egyéb kötelezettségeink korlátozzák, többek között eleget kell tennünk azoknak a karbantartási elvárásoknak, melyek az EU forrásból az ÉKM (korábban a NIF Zrt.) irányításával megvalósuló beruházások esetében hárulnak ránk az eszközök átvételével. Ezen beruházási források felhasználása a pályaaállapotra vonatkozó szigorú feltételekhez kötött, melyek be nem tartása a forrás utólagos elvonását, újabb lehetőségek megszűnését eredményezheti. Erre való tekintettel a műszaki szempontú tevékenységi terv évente jelentős többlet pályakarbantartási költségigényt tartalmaz. Az emelt szintű karbantartás keretében végzendő tevékenységek ciklus ideje egy évnél hosszabb, a felmerülő költség évente eltérő mértékű, amelyhez részben az időarányosan, így már a 2015-2019. években megképzett céltartalék is fedezetet biztosít. A tervezés során feltárt egyéb hatások, az üzemeltetési és felújítási költségtérítés összesített mértékének költségvetési törvény szerinti korlátja következtében a terv mérsékelt felújítási költségtérítéssel számol. A különbséget azonban indokolt biztosítani, ennek javasolt forrása a korábbi évek lekötött költségtérítése, a tervidőszakban, illetve megelőző években elszámolt észszerű nyereség vagy egyéb folyósított költségtérítés (költségvetési támogatás) lehet.

A karbantartás és üzemeltetés folyamatosságának biztosítása érdekében a kiemelt jelentőségű tevékenységeknél (outsourcing karbantartás, hegesztés, területgondozás, pályadiagnosztika) a szerződések több évre történő megkötésére, illetve meghosszabbítására törekedtünk, ez nagyrészt meg is valósult. Az elkövetkező időszakban hasonló elvek szerint kívánunk eljárni, részben konkrét műszaki tartalommal bíró, részben kellő rugalmasságot biztosító keretszerződéseket kötve.

Eszközállagunk a saját forrású beruházások mellett állami és EU támogatási forrásokból is bővül. Ezen külső források mértéke, a megvalósuló beruházások összértéke, az üzembe helyezések várható időpontja csak közelítően ismert. Az értékcsökkenési leírás tervezett bővülése ezért feltételezésen alapuló kalkuláció. A kincstári tulajdonú eszközök esetében, a visszapótlási kötelezettség törvény erejénél fogva történő elengedése okán, az elszámolt értékcsökkenési leírasi költséggel megegyező mértékű egyéb bevétel jóváírásra (illetve tervezésre) kerül.

III.2. Beruházási előirányzatok

A MÁV Zrt. a beruházási, felújítási munkáinak megvalósítása során a pályahálózat azon részére helyezi a hangsúlyt, amelyen a legnagyobb forgalom bonyolódik le és amely a jövőben is meghatározó lesz a Pályaműködtetési szolgáltatások nyújtása terén. Az elmúlt évtizedek forráshiányos működtetése jelentős állapotromlást, avulást eredményezett. Ennek következtében a MÁV Zrt. napjainkban egy kimondottan heterogén műszaki színvonalú, 6 980 kilométer hosszúságú hálózatot üzemeltet.

A beruházási, fejlesztési igények súlypontját az elavult pályavasúti infrastruktúra modernizálását célzó, valamint a szolgáltatási színvonal emelkedést, hatékonyságnövelést biztosító beruházások jelentik. Cél a rendelkezésre álló forrásokat hatékonyan felhasználó, folyamatosan fejlődő szolgáltatási színvonalat biztosító, ügyfélorientált, fenntartható, biztonságos, a hazai közlekedési célokhoz és az európai hálózatokhoz is illeszkedő magyar vasúti hálózat kiépítése és működtetése. A Társaság a 2024-2025. években a beruházási forrásainak jelentős részét a forgalom biztonságos fenntartása érdekében szükséges felújításokra kívánja fordítani. Ennek keretében tervezetten megvalósulnak utasforgalmi létesítmények felújításai, hatósági kötelezéseknek való megfelelés érdekében megvalósuló munkák is.

A MÁV Zrt. Kormányelőterjesztést készített az előttünk álló 10 év stratégiaileg fontos fejlesztéseiről. Ebben a különböző szakmai és hálózati jelentőséggel bíró projektek kerültek bemutatásra. A megvalósítással elérhető lesz, hogy az infrastruktúra elemek biztonságos, megbízható üzemfeltételeket biztosítsanak a vasúti forgalom menetrendszerinti és biztonságos lebonyolításához.

A 2024-2025. évi beruházási tervben új elemként jelennek meg az ország védelmi kapacitását elősegítő és a NATO elvárásokat kielégítő fejlesztési projektek. Ezek finanszírozása érdekében a HM az ÉKM részére forrásátadás keretében biztosítja a fedezetet, az ÉKM pedig célzott költségvetési támogatás keretében bocsátja a MÁV Zrt. részére a szükséges forrásokat.

A beruházások finanszírozása, elszámolása:

A MÁV Zrt. által lebonyolításra kerülő beruházások és felújítások finanszírozásának forrás-szerkezetét az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény, illetve a Pályaműködtetési szerződés (PMSZ) 2015. évi módosítása határozza meg. A Pályaműködtetési tevékenységhez kapcsolódó beruházások és felújítások finanszírozását a következő elemek biztosíthatják:

- tárgyévi költségterítés,
- korábbi időszaki maradványokból felhasználható lekötött felújítási költségterítés,
- a saját, terven felüli bevételek,
- ingatlanértékesítésből származó bevételek,
- a saját eszközök értékcsökkenési leírásra eső rész,
- előző évek észszerű nyeresége,
- valamint a különböző célzott költségvetési és EU támogatások.

A MÁV Zrt. által üzemeltetett Széchenyi-hegyi Gyermevasút, valamint a Pályaműködtetéstől elkülönült központi szervezetek beruházásai a PMSZ által biztosított felújítási költségterítésből nem finanszírozható, így ezen beruházások forrása a tevékenység bevétele, a tárgyévi értékcsökkenés és költségvetési vagy EU-s támogatások lehetnek. A forrással nem rendelkező, tartalék munkák finanszírozására felszabaduló beruházási források (egy adott beruházásnál megtakarításként képződött, vagy az adott évben a beruházás nem fog megvalósulni), illetve az üzemeltetési költségterítés esetleges megtakarítása biztosíthat fedezetet.

Megnevezés	Adatok M Ft-ban	
	2024. évi Terv	2025. évi Kitekintés
MÁV Zrt. Összes beruházási teljesítése	366 042	171 619
Ebből költségvetési és EU támogatás	309 293	143 805

Támogatásból megvalósuló beruházások:

EU támogatásból megvalósuló beruházások

EU támogatásból megvalósuló beruházások esetében elmondható, hogy jellemzően a korábbi években indult, áthúzódó projektek megvalósítása folytatódik 2024-2025. évben. A MÁV Zrt. által lebonyolítandó 2024-2025. évekre tervezett EU támogatásból finanszírozandó projektek:

- Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt). (E projekt keretében épül ki az ETCS működéséhez szükséges L1- L2 átmenet (amely megvalósítása célzott költségvetési forrás biztosításával történik). 2024-ben a MÁV Zrt. 6 545 M Ft támogatás felhasználását tervezi (amelyből 1 509 M Ft korábbi években kifizetett előleg).
- CEF2 Katonai mobilitás (vasúti rakodók létesítése az ország nyugati felében) 2024-ben 22 M Ft, 2025-ben 676 M Ft.
- Záhony CEF 2 fejlesztések 2024-ben 843 M Ft, 2025-ben 608 M Ft.
- Kis-Gellérthegy alagút átépítése, Déli pályaudvar kapacitásbővítése 2024-ben 166 M Ft.

Célzott költségvetési támogatásból finanszírozandó projektek

A célzott költségvetési támogatásból tervezett projektek egy része már támogatási szerződéssel, illetve okirattal és kivitelezési szerződéssel rendelkezik, míg mások még megkötött támogatási dokumentummal és elfogadott műszaki tartalommal, valamint ütemtervvel sem rendelkeznek. A 2024. évre tervezett célzott költségvetési támogatásból megvalósítandó projektek az alábbiak:

Megkötött támogatási szerződéssel vagy kormányhatározattal rendelkező Célzott költségvetési támogatásból finanszírozandó beruházások a 2024. évben:

- Budapest – Belgrád vasútvonal fejlesztése projekt:
 - Budapest-Belgrád kivitelezés (déli szakasz 231 719 M Ft, amelyből 49 803 M Ft korábbi évben kifizetett előleg felhasználása, északi szakasz 35 051 M Ft, amelyből tárgyévben fizetett, de nem érvényesített előleg 6 251 M Ft).
 - Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység (déli szakasz – 1 646 M Ft, északi szakasz 900 M Ft).
 - Egyéb feladatok:
 - A vasúti építményekre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírások követelményeinek való megfelelés ellenőrzési és tanúsítási tevékenységének biztosítása (NoBo/DeBo feladat) (623 M Ft).
 - A Projekt megvalósításához szükséges kisajátítások, területszerzési és ahhoz kapcsolódó feladatok elvégzése. (déli szakasz – 1 472 M Ft, északi szakasz 2 000 M Ft).
 - A Projekthez szervesen kapcsolódó műszaki, gazdasági, vasútszakmai stb., valamint kiegészítő és projektmenedzsment jellegű feladatok elvégzése. (519 M Ft).
 - A Déli szakaszon katonai rakodók megvalósítása (Kiskunlacháza és Szabadszállás vasútállomásokon) (1 623 M Ft).

- Kelebia állomás határrendészethez szükséges infrastruktúra tervezés, kivitelezés (580 M Ft).
 - Élőhelyrekonstrukció megvalósítás (46 M Ft).
 - Budapest-Belgrád MÁV vagyonkezelésű, állomási környezetben fellelhető használaton kívüli leromlott állapotú épületek bontása (tervezés, kivitelezés) (600 M Ft).
 - Budapest–Belgrád vasútfejlesztés projekten belüli kármentesítés (talaj- és talajvízszennyezés megszüntetése). (30 M Ft).
 - Budapest–Belgrád vasútfejlesztés projekten belüli illegális hulladéktelepek felszámolása (300 M Ft).
 - A MÁV Zrt. üzemi forgalmi, pályafenntartási, felsővezetéki, távközlési és biztosítóberendezési szakaszeépületei és telephelyei felújításának, új épületek létesítésének tervezése és megvalósítása. (500 M Ft).
- Záhony körzetében szükséges vágányfelújítások (3 782 M Ft).
 - Tatabányai vasútállomás felújításának előkészítése (754 M Ft, továbbá 3 M Ft saját forrás).
 - Árendás patak mederbővítés, helyőrségi hadiút kialakítása (tervezés) (662 M Ft).
 - Szeged-Röszke vasútvonal felújítás (16 250 M Ft).
 - Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója (825 M Ft, továbbá 79 M Ft saját forrás).
 - 100c. vasútvonal Nyírtelek állomásból kiágazó vasúti pálya kiviteli terveinek elkészítése engedélyeztetési eljárás lebonyolítása és a vasútpálya engedélynek megfelelő átépítése (1 424 M Ft).

Megkötött támogatási szerződéssel vagy kormányhatározattal rendelkező Célzott költségvetési támogatásból finanszírozandó beruházások és a 2025. évre tervezett összegek:

- Budapest – Belgrád vasútvonal fejlesztése projekt:
 - Budapest-Belgrád kivitelezés (85 808 M Ft, amelyből 1 162 M Ft korábbi évben kifizetett előleg felhasználása, északi szakasz 30 582 M Ft).
 - Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység (déli szakasz 657 M Ft, északi szakasz 400 M Ft).
 - Egyéb feladatok:
 - A vasúti építményekre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírások követelményeinek való megfelelés ellenőrzési és tanúsítási tevékenységének biztosítása (NoBo/DeBo feladat) (1 372 M Ft).
 - A Projekthez szervesen kapcsolódó műszaki, gazdasági, vasútszakmai stb., valamint kiegészítő és projektmenedzsment jellegű feladatok elvégzése. (35 M Ft).
 - Élőhelyrekonstrukció (2 000 M Ft).
 - Katonai rakodók megvalósítása (Kiskunlacháza és Szabadszállás vasútállomásokon) (1 173 M Ft).
 - A MÁV Zrt. üzemi forgalmi, pályafenntartási, felsővezetéki, távközlési és biztosítóberendezési szakaszeépületei és telephelyei felújításának, új épületek létesítésének tervezése és megvalósítása (4 000 M Ft).

- Szeged-Röszke vasútvonal felújítás (11 566 M Ft).
- Záhony körzetében szükséges vágányfelújítások (4 262 M Ft).

A tervezési időszakot érintő támogatásból megvalósuló beruházásokat az alábbi táblázat foglalja össze, mely tartalmazza a szükséges forrással még nem rendelkező tervezett munkákat is:

Támogatás jellege	2024. évi terv		2025. évi kitekintés	
	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal rendelkezik)	TARTALÉK EU/CKT (Tsz/kormány határozattal NEM rendelkezik)	EU/CKT (Tsz/kormány határozattal rendelkezik)	TARTALÉK EU/CKT (Tsz/kormány határozattal NEM rendelkezik)
Budapest-Belgrád kivitelezés	231 719		85 809	
Budapest-Belgrád Északi szakasz EPC	35 051		30 582	
Szeged-Röszke vasútvonal felújítás	16 250		11 566	
Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) - Hegyeshalom vonalon (CEF projekt)	6 545			
Záhonyi körzetben szükséges vágányfelújítások	3 782	1 150	4 262	1 150
Budapest-Belgrád Északi szakasz /Ferencváros (Soroksári úti állomás) – Soroksár állomás/ kisajátítás és kapcsolódó feladatok	2 000	-		
Budapest-Belgrád független mérnök és műszaki ellenőri tevékenység	1 646		657	
Budapest-Belgrád katonai rakodók megvalósítása (Kiskunlacháza és Szabadszállás vasútállomásokon)	1 623	-	1 173	
Budapest-Belgrád kisajátítás és egyebek	1 472			
100c. vasútvonal Nyírtelek állomásból kiágazó vasúti pálya kiviteli terveinek elkészítése engedélyeztetési eljárás lebonyolítása és a vasútípálya engedélynek megfelelő átépítése	1 424	-	50	
Budapest-Belgrád Északi szakasz - Mérnök BUBE	900	-	400	
Záhony CEF 2 fejlesztések	843	-	608	-
Magyar Falu Program keretében vasútállomások rekonstrukciója	825			
Tatabányai vasútállomás felújításának előkészítése	754			
Árendás patak mederbővítés, helyorségi hadiút kialakítása	662			
Budapest-Belgrád NOBO-DEBO	623		1 373	
Budapest-Belgrád MÁV vagyonkezelésű, állomási környezetben fellelhető használaton kívüli lerompolt állapotú épületek bontása (tervezés, kivitelezés)	600	-		
Budapest-Belgrád Kelebia állomás határrendszertelhez szűk. Infrastruktúra tervezés, kivitelezés	580		316	
Budapest-Belgrád egyéb szakmai tevékenység (projektmenedzsment)	519		35	
Budapest-Belgrád 150-es vonali PFT-, felsővezeték-, távközlési-, biztosítóberendezési szakaszok és telephelyek felújítása/létesítése, tervezéssel	500	-	4 000	
Szűk keresztmetszetek felszámolása és az átjárhatóság fejlesztése a Budapest (Kelenföld) – Hegyeshalom vonalon (CEF projekt) - ETCS L1- L2 átmenet	405			
Budapest-Belgrád illegális hulladéktelepek felszámolása	300			
Kis-Gellérthegy alagút átépítése, Déli pályaudvar kapacitásbővítése	166	-		14 000
Budapest-Belgrád élőhely rekonstrukció megvalósítás	46	-	2 000	
Budapest-Belgrád Kármentesítés (talaj és talajvíz)	30	-		
CEF2 Katonai mobilitás (Vasúti rakodók létesítése az ország nyugati felében)	22	-	676	
PLOTO projekt eszközbeszerzés	5			
1-es vonali KÖFI rendszer teljeskörű üzembehelyezéséhez szükséges munkák	-	7 000		7 000
Akadálymentesítés	-	500		1 200
80. Hatvan - Füzesabony (95vkm)		27 400		27 400
20. vonalon központi forgalomirányítás létesítése. Székesfehérvár (kiz) – Porpác (kiz) vonalszakaszon Központi Forgalomirányítás kiépítése (152 vkm)		17 670		17 670
30 Székesfehérvár – Lepsény (38vkm)		11 000		10 970
IKOP+ projektek		10 000		
Záhony körzet fejlesztése		9 400		11 900
RRF projektek		9 000		
RRF Alállomások fejlesztése RePowerEU célokhoz		3 870		7 360
Világítás korszerűsítés. Világítótestek cseréje korszerű LED fényforrással szerelt világítótestekre.		3 430		3 500
Működtetéshez szükséges vasúti járműpark fejlesztése		3 000		10 000
Új felsővezetékcserező jármű beszerzése, meglévő és megmaradó felsővezetékcserező járműflotta korszerűsítése		2 451		5 973
Új mérővonat beszerzése a komplex mérésekhez		1 500		2 000
Új mérőjármű beszerzése, üzemeltetése a pályafelügyelet átalakításához (5 db jármű)		1 000		2 000
Multifunkcionális mérőjármű beszerzés		999		1 244
Kisgép beszerzés		950		
Kormányzati Hálózatfejlesztési projekt optikai kábelépítés/cseréje vasútvonalak mentén.		900		1 300
NATO Biztonsági és Beruházási Program, RSOM képességsomag komplex fejlesztési tervében szereplő "Új bázis" vasútiösszekötés biztosítása I. üteme, Hajmáskér állomáshoz kapcsolódó szükséges tervezési munkák és megvalósítása		759		1 518
Elővárosi vasútállomások és megállóhelyek KÖSZ-nek való megfeleltetése (61 helyszín)		500		-
Megvalósíthatósági tanulmány Szent Mihály-hegy további környezetvédelmi dokumentációk		120		
CEF2 Katonai mobilitás (Szolnok személypályaudvar vágányhálózatának korszerűsítése)		-		20 000
142. vasútvonal Heténygyháza állomásból kiágazó vasúti pálya használatbavételi engedélyhez szükséges tervdokumentáció elkészítése, vontató vágány átépítése, a használatbavételi engedély beszerzése		-		478
Megvalósíthatósági tanulmány Gyékényes deltavágány és további környezetvédelmi dokumentációk		-		381
Tata állomás rakodó EU CEF3 Katonai mobilitási projekt kiviteli terveinek elkészítése, engedélyeztetési eljárás lebonyolítása			300	-
1. sz. vasútvonal felújítása (100 vkm)				28 860
80 Füzesabony - Miskolc (80 vkm)				23 070
Központi forgalomirányítás létesítése. Székesfehérvár (kiz) – Porpác (kiz) vonalszakaszon Központi Forgalomirányítás kiépítése (152 vkm)				17 670
Nyugati pályaudvar bevezető szakaszainak kapacitásnövelése (Budapest-Nyugati pályaudvar II. sz. állítóközpont, második lírasor létesítése) IKOP				10 644
Híd program				4 000
Világítás korszerűsítés				3 500
352. vasútvonal Zalahaláp állomás átépítése, kiviteli tervek elkészítése, engedélyeztetési eljárás lebonyolítása				2 145
Kisgép beszerzés				2 000
Hidrogén járművekhez szükséges töltőpontok kiépítése				1 400
5. vasútvonal Bodajk állomás rakodóvágány, rakodó és rakterület átépítése				1 045
Szent Mihály-hegy rövidtávú veszélycsökkentő beavatkozás - kivitelezés				1 000
Keretszerződés a MÁV Zrt. projektelőállításának segítésére				1 000
142. vasútvonal Táborfalva állomásból kiágazó "Posta csonka" vasúti pálya NATO követelményeknek megfelelő átépítése				342
Megvalósíthatósági tanulmányterv, kiviteli terveinek elkészítése, engedélyeztetési eljárás lebonyolítása és a vasútípálya engedélynek megfelelő átépítése				
Helyi és vonali 160 MHz-es technológiai rádiókörzetek cseréje				289
Összesen	309 293	112 599	143 805	244 008

Az ÉKM-től átvételre kerülő eszközállomány növekvő felújítási igénye előreláthatóan fokozatosan növekvő mértékben fog a tervidőszak során megjelenni és ennek finanszírozása összességében növelni fogja a felújítási költségtérítési igényt.

A Pályaműködtetés költségtérítési forrásból megvalósuló beruházási, felújítási terve

A beruházások 2024. évi üteme erősen determinált, a tervezett beruházások többsége szerződött, illetve előkészített, összhangban a gördülő beruházási terv koncepciójával.

A beruházási tervben szereplő beruházási, felújítási munkák tartalmaznak pályát, technológiai berendezéseket, informatikai és ingatlanokat érintő beavatkozásokat, melyek rangsorolásánál a forgalombiztonsági szempontok mellett a szolgáltatási színvonal növelése is szempont volt.

A költségtérítési forrásból finanszírozott beruházási, felújítási munkák az alábbi szakmai szempontrendszer alapján kerültek az üzleti tervben csoportosításra:

- **Pálya:** pálya, híd és aléptményi beruházások, felújítások,
- **Technológiai berendezések (TEB):** távközlő-, erősáramú- és biztosítóberendezési létesítményekre, berendezésekre vonatkozó beruházások, felújítások,
- **Ingatlan:** a MÁV Zrt. tulajdonában és vagyonkezelésében lévő épületekkel, ingatlanokkal kapcsolatos beruházások, felújítások,
- **IT:** informatikai fejlesztések, beruházások, informatikai eszközbeszerzések,
- **Egyéb:** forgalmi technológiai fejlesztések, felújítások, felügyeleti és üzemirányítási tevékenységekhez kapcsolódó beruházások, felújítások, MAV Zrt. eszközbeszerzései (pl.: működtető eszköz, kismeghajtás, tolatórádió), biztonságirányítási beruházások.

A **pálya** szakterületre vonatkozóan a 2024-2025. évi üzleti tervben a forrás legnagyobb része a MÁV FKG Kft. outsourcing szerződés keretében végzett pályafelújítások elvégzésére kerül felhasználásra, mely munkák elsődleges célja a menetrendszerinti közlekedés fenntartása, pályára engedélyezett sebesség és tengelyterhelés emelése, valamint a forgalom biztonságos lebonyolítását elősegítő paraméterek biztosítása. Ezen felül a MÁV FKG Kft. kivitelezésében pályakarbantartó és felsővezeték szerelő vasúti járművek felújítását egy több évre kötött keretszerződés értelmében továbbra is elvégzi. A 2023. évben megkezdett 1. számú vasútvonal Biatorbágy-Herceghalom-Szárliget közötti szakaszának felújítási munkái 2024-ben folytatódnak és be is fejeződnek. 2024. évben a MÁV Zrt. folytatja az infrastruktúra versenyképesség javító programot, melyet 2018/2019. években állított össze azzal a céllal, hogy a 2000-es évek elejétől, Európai Unió forrásainak felhasználásával szigetszerűen megvalósult fejlesztések összekötésével a hálózat gerincét képező vasútvonalakon az egyenszilárdságot helyreállítsa, javítsa a vasúti közlekedés versenyképességét. A tervezett beavatkozásokkal olyan rekonstrukció valósul meg, mellyel a sebességkorlátozások megszüntethetők lesznek, ezáltal a vontaközlekedés a tervezett ütemben, a menetrendi szerkezetnek megfelelően valósulhat meg.

A **technológiai berendezéseket (TEB)** illetően a legjelentősebb projektek az útátjáró biztosítási mód váltása; Zalabér-Batyk; Ukk; Óriszentpéter; Zalalövő; Zalaszentiván AKF felülvezérlő rendszer elhasználódás miatti cseréje; MÁV 160 MHz-es rádió rendszerének kiváltása 450 MHz-es rendszerre, illetve a Miskolc-Tiszai pu. előfűtő berendezés felújítása.

A MÁV Zrt. által üzemeltetett **ingatlanokra** vonatkozóan a 2024-2025. években az ingatlanokra fordítandó beruházási forrásait jellemzően hatósági előírások teljesítésére, valamint üzemi épületek felújítására kívánja fordítani.

A pályahálózat működtetéséhez szükséges **informatikai** beruházások jellemzően eszköz beszerzést, illetve szoftver fejlesztést tartalmaznak.

Az **egyéb** kategóriába a fenti szakmai csoportosításba nem tartozó, de a vasút működéséhez szükséges egyéb kapcsolódó beruházások és felújítások kerültek besorolásra.

IV. A 2024-2025. évre tervezett, részben vagy egészben az Európai Unió által finanszírozott, fejlesztési közreműködéssel lebonyolított felújítások és beruházások

Az ÉKM lebonyolításában a MÁV Zrt. Pályaműködtetést érintő alábbi projektek készültek el és kerülnek tervezetten vagyonkezelésbe vételre 2024. évben:

- Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése;
- Bp. Keleti pu. – Kőbánya felső közötti 3. vágány létesítése;
- Bajánsenye – Boba ETCS 2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése;
- Rákos – Gödöllő vasútvonal korszerűsítése és kiegészítő munkák elvégzése;
- Szeged - Hódmezővásárhely Tram - Train – járműtelep létesítése;
- Újszász állomás tervezési és kivitelezési munkái;
- Hídrekonstrukciós program I/3 ütem.

A megkezdett, illetve tervezett fejlesztések forrását jelentős részben a 2021-2027. időszakra vonatkozó „Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz” program fogja biztosítani, melynek tervezetét az ITM 2021. szeptember 30-án jelentette meg, valamint az Európai Unió Tanácsa által elfogadott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2.0 uniós program.

V. Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégia, Országos vasúti áru fuvarozási koncepció, „V0” Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal

A Kormány - a vasút, mint a klímavédelem és a környezetbarát közlekedési rendszer szempontjából fenntartható közlekedési mód fejlesztése érdekében, kiemelten az országos kelet-nyugati távolsági személyforgalom, valamint a Budapesten áthaladó teherforgalom szűk kapacitásainak megszüntetését szem előtt tartva, 1994/2021. (XII. 28.) Korm. határozatával elfogadta a Budapesti Agglomerációs Vasúti Stratégiát (BAVS). A Stratégia a vasút hatékony működésének javítására, a vasút és a befogadó környezet funkcionális kapcsolatának erősítésére, valamint a szolgáltatás- és üzemeltetésfejlesztésre irányuló, a 2021–2040 közötti időszakra vonatkozó indikatív intézkedési tervet tartalmaz. Magyarország 2021–2027 közötti – Budapestet és a fővárosi agglomeráció területét érintő – közlekedésfejlesztései európai uniós fejlesztési forrásainak tervezése a Stratégia figyelembevételével, annak célkitűzéseivel összhangban kerülnek elvégzésre.

Az "Országos vasúti áru fuvarozási koncepció elkészítése és V0 Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal előkészítése" projektet az ITM 2021. december 31. napján kelt VIF/1540-5/2021-ITM_SZERZ támogatói okirata alapján a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület valósítja meg. A projekt, különösen annak az „Országos vasúti áru fuvarozási koncepció” elkészítését célzó része szorosan illeszkedik a BAVS teherszállítási intézkedéseibe.

A projekt megvalósítás alapja az 1531/2021 (VIII. 2.) Korm. határozattal módosított, a „V0” Budapestet délről elkerülő teherforgalmi vasútvonal előkészítéséről szóló 2056/2020. (XII. 30.) Korm. határozat.

Az Országos vasúti áru fuvarozási koncepció elkészítése, a Stratégiai környezetvédelmi vizsgálat elkészítése és a „V0” megvalósíthatósági tanulmány elkészítése projektrészek 2021. december 31. óta hatályos vállalkozási szerződéssel rendelkeznek, ezek megvalósítása folyamatban van. A Kiválasztott „V0” nyomvonalra a környezetvédelmi dokumentáció elkészítése és a Környezetvédelmi engedély megszerzése projektrészek közbeszerzési kiírása megtörtént.