



Magyarország jövője a logisztikában

Budapestet délről elkerülő vasúti körgyűrű (V0)

Bíró Koppány Ajtony
főtitkár

Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége

XVII. A magyar közlekedés az EU-ban
(Változó körülmények, újszerű kihívások, a vasúti és a közúti közlekedés területén)

2013. február 21-22. - Kápolnásnyék

MLSZKSZ

www.mlszksz.hu

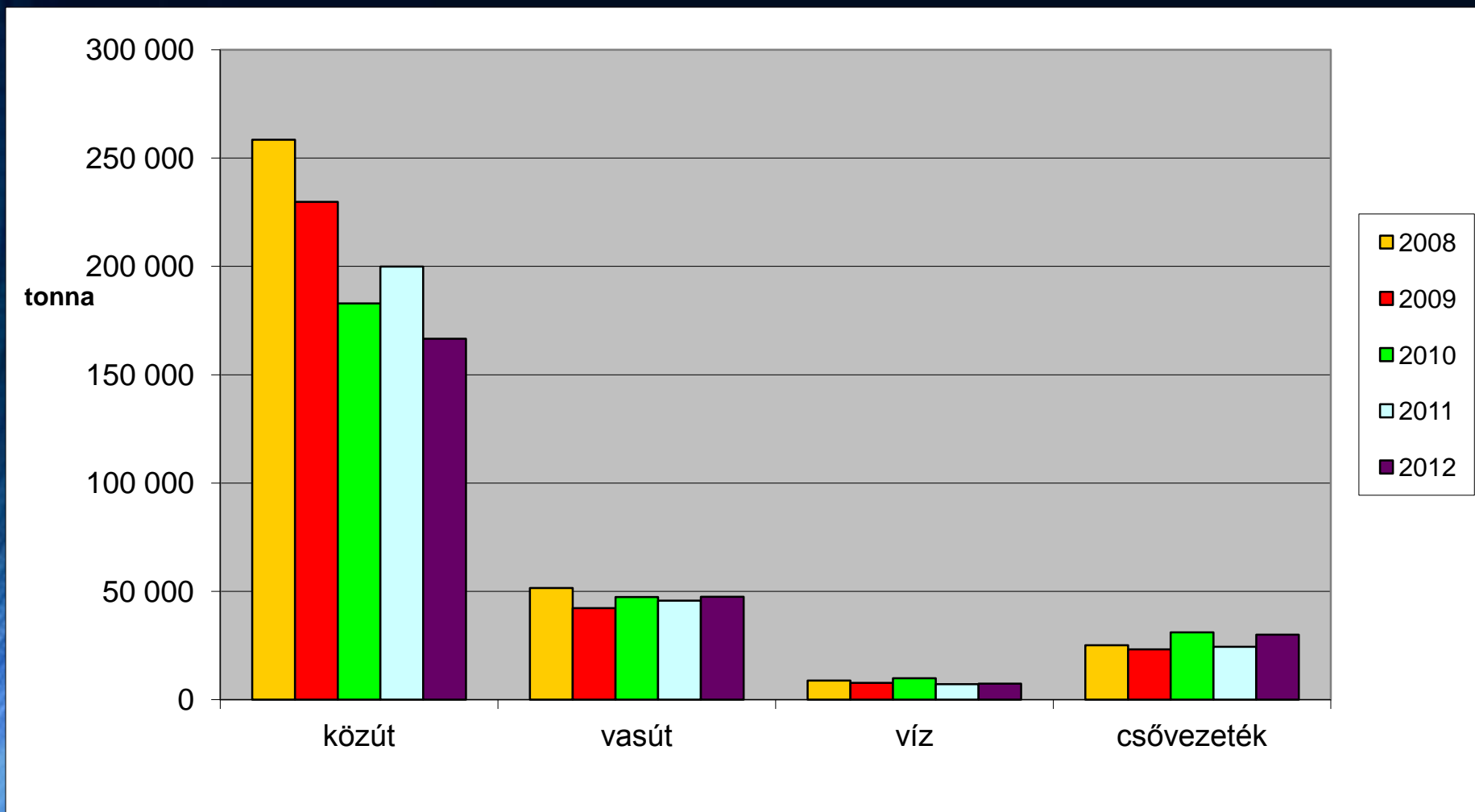


TARTALOM

- hol tartunk most?
- mit látunk?
- mit kellene tennünk?
 - egyszerűbb szabályozási környezet
 - V0
 - Záhony
 - intermodális szállítás
 -



KÖZLEKEDÉSI ALAÁGAZATOK ÁRUSZÁLLÍTÁSI TELJESÍTMÉNYÉNEK ÖSSZEHAISONLÍTÁSA 2008-2012. ÉVEKRE

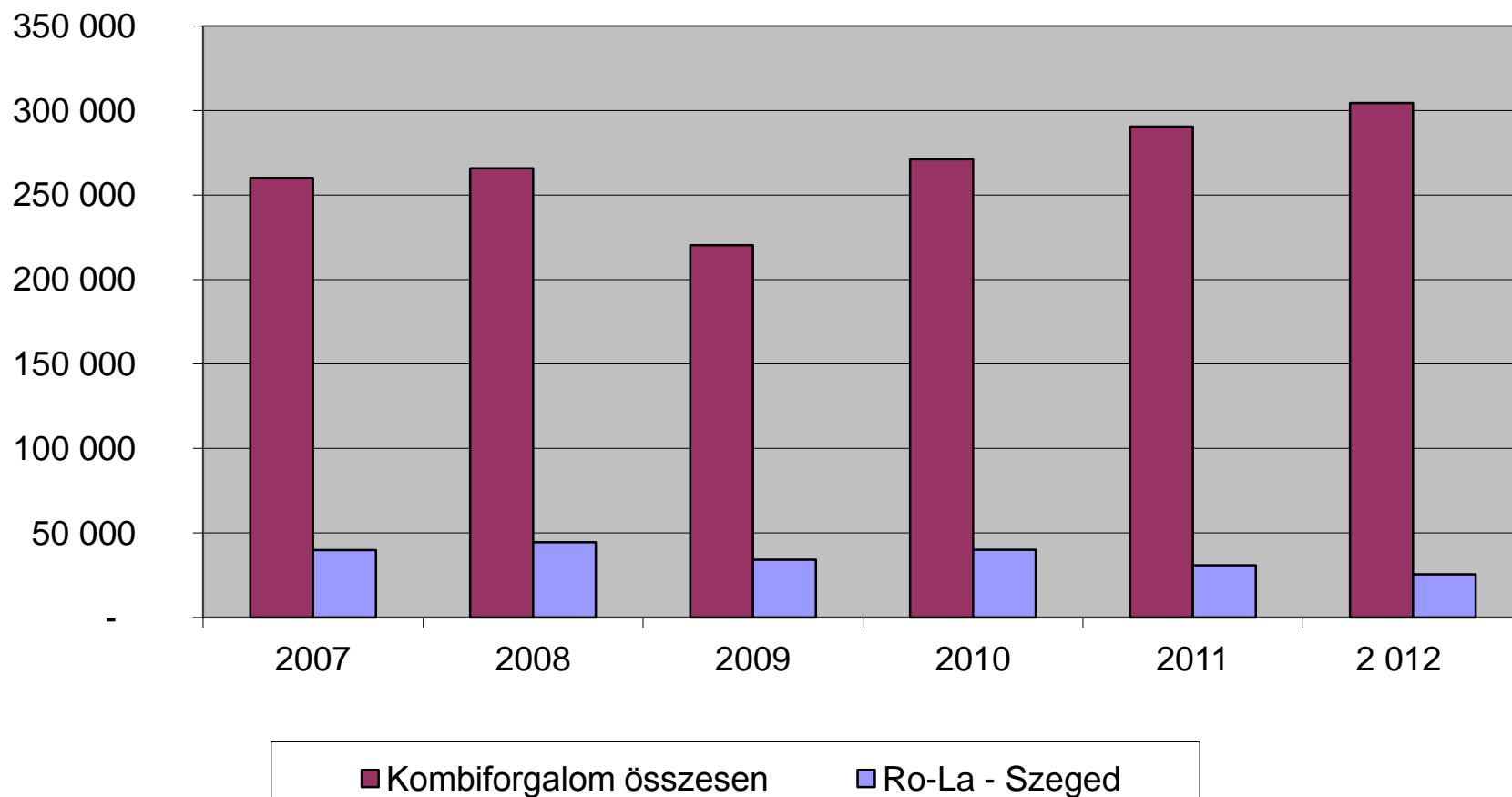


Forrás: KSH



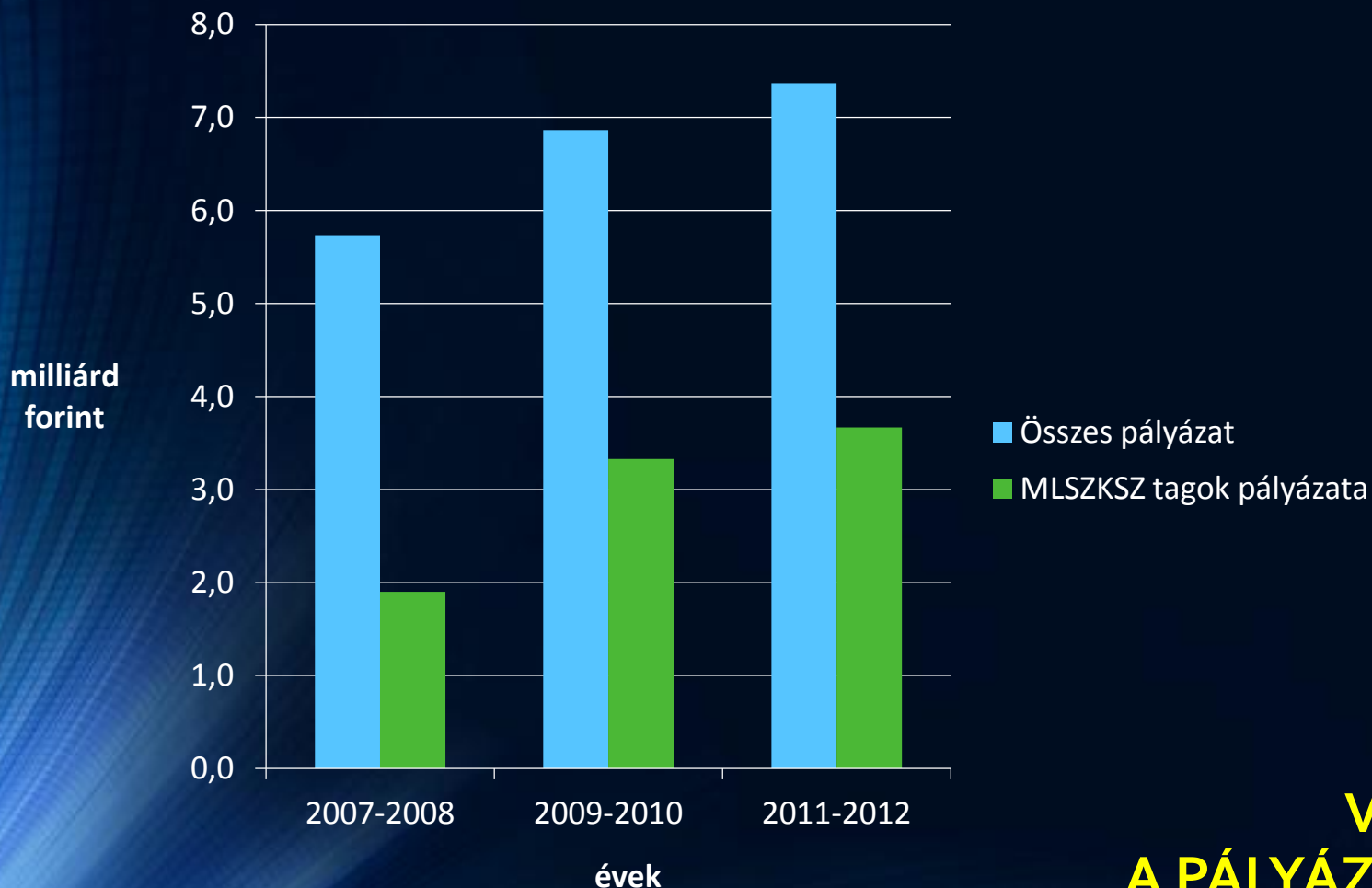


MAGYARORSZÁGI KOMBINÁLTSZÁLLÍTÁSI FORGALOM ALAKULÁSA (TEU-BAN SZÁMOLVA)





LOGISZTIKAI PÁLYÁZATOK 2007-2013



Logisztikai pályázatok értékelése:

- beadott pályázat: 85
- igényelt összeg: 20,117 milliárd forint
- támogatott projekt: 51
- megítélt összeg: 12,54 milliárd forint
- **Kifizetve: 2,676 milliárd forint**

**VAN MÉG IGÉNY!
A PÁLYÁZATOK FELFÜGGESZTVE!!**



MIT LÁTUNK?

• **Válság volt!!!**



a jelen állapotra kell felkészülni

• Üzleti morál



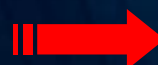
feléből mennyit enged?

• Stratégiai készletek



tovább csökkennek, fogyasztás,
kockázatvállalás csökken

• Áru- és a pénz forgása



tovább gyorsul, tartalékolás nő

• Térségi versenyhelyzet



nem mi javultunk, a
szomszédok romlottak

• Igény



egy terminálos kiszolgálás
valósuljon meg!!!

www.mlszksz.hu



MIT LÁTUNK?

- **Kamionterminált adtak át az ukrán oldalon**

/ [Tózsdefórum.hu](http://Tozsdeforum.hu) / 2012.12.06

- **Moszkva 800 millió dolláros kölcsönt folyósít Belgrádnak elsősorban vasútfejlesztésre**

/ [Orosz Hírek.hu](http://OroszHirek.hu), HVG.hu, [Figyelő.hu](http://Figyelo.hu), VG.hu / 2013.01.12.

- **Fejlesztik a Zágráb-Rijeka vasútvonalat Horvátországban**

/ <http://www.figyelo.hu/cikkek/379564> fejlesztik a zagrab rijeka vasutvonalat horvator szagban/



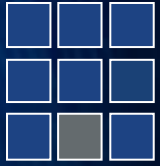
HOGYAN TOVÁBB????????



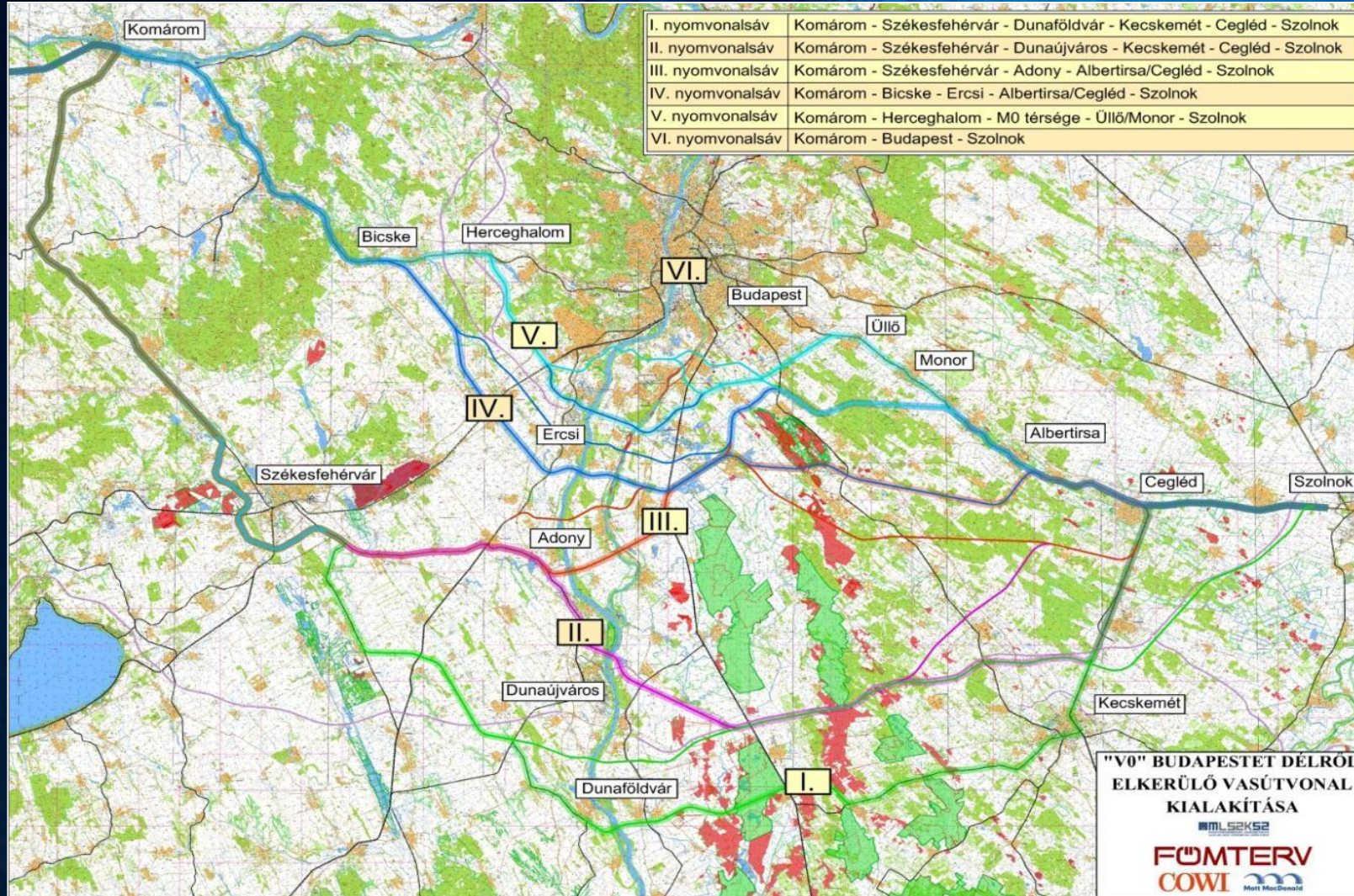


MIT KELLENE TENNÜNK?

1. használatarányos útdíj bevezetése, magyar fuvarosokat támogató díjkompenzációs rendszer,
2. vasúti infrastruktúra fejlesztése – lassú jelek, Budapestet elkerülő vasúti körgyűrű (V0),
3. kiszámítható és menetrendszerű belföldi vasúti áruszállítás,
4. felszámolni a bonyolult, sokszor áttekinthetetlen szabályzókat,
5. Záhony versenyképességén látványosan javítani,
6. Kombiterminálok 70 km-s körzetére korlátozni a közúti konténeres forgalmat,
7. vasúti utasításokat a megváltozott piaci környezethez igazítani,
8. Kiszámítható adó- és vám környezet,

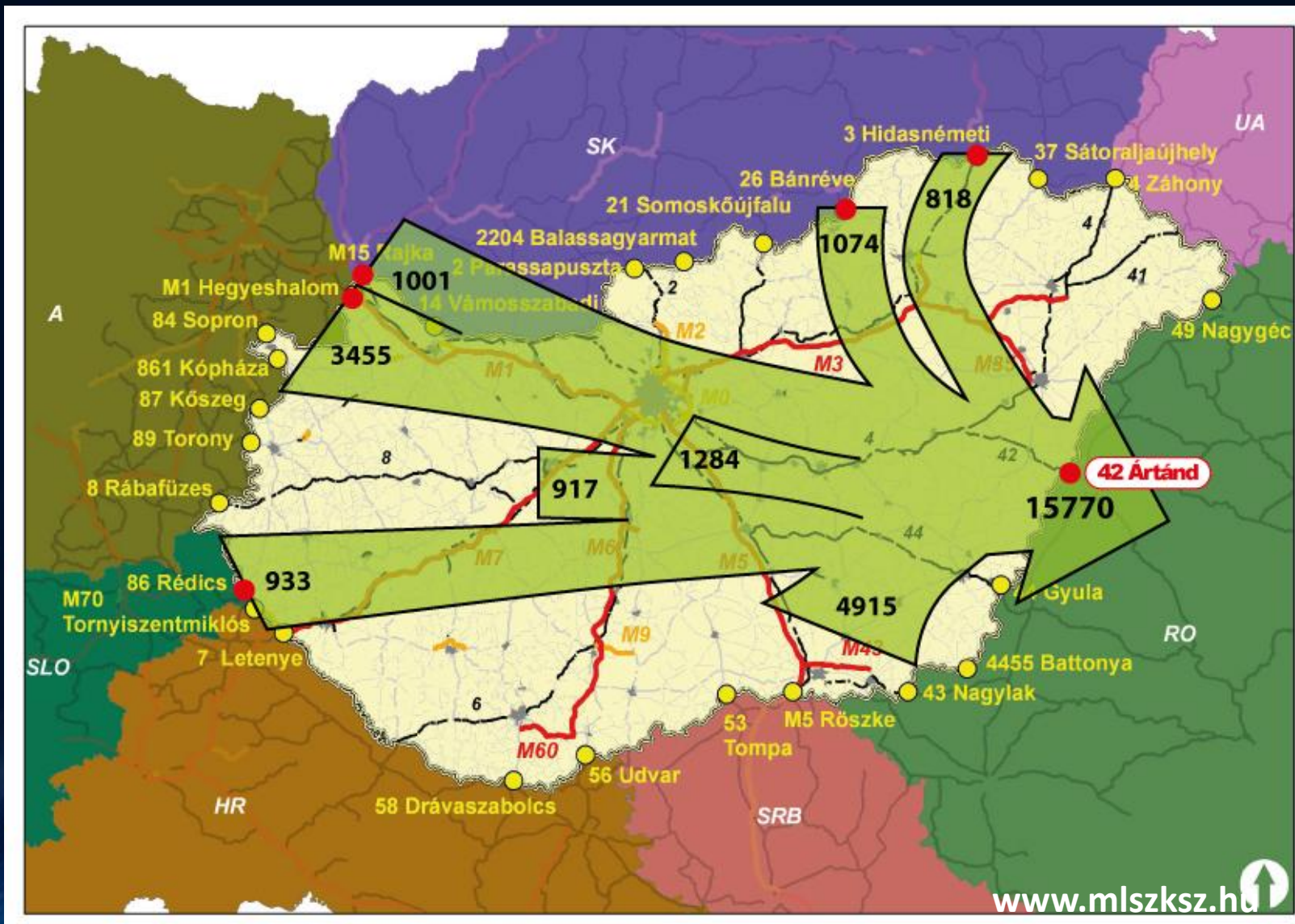


V0 KÖZOP-2.5.0-09-2010-0005 Megvalósíthatósági tanulmány elkészítése a "V0" Budapestet délről elkerülő vasútvonal kialakítására



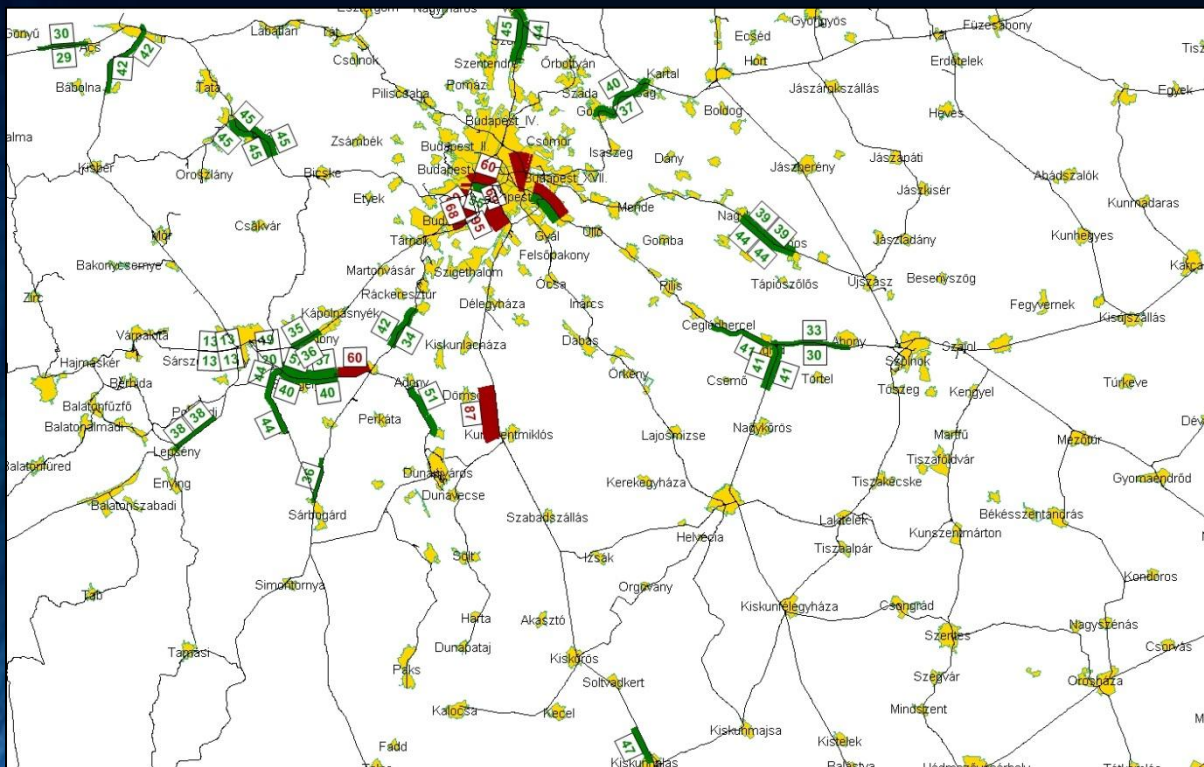


V0 Ártándnál kilépő, napi közúti árutonna áramlat megoszlása a felvételek alapján





V0 Kapacitásproblémák



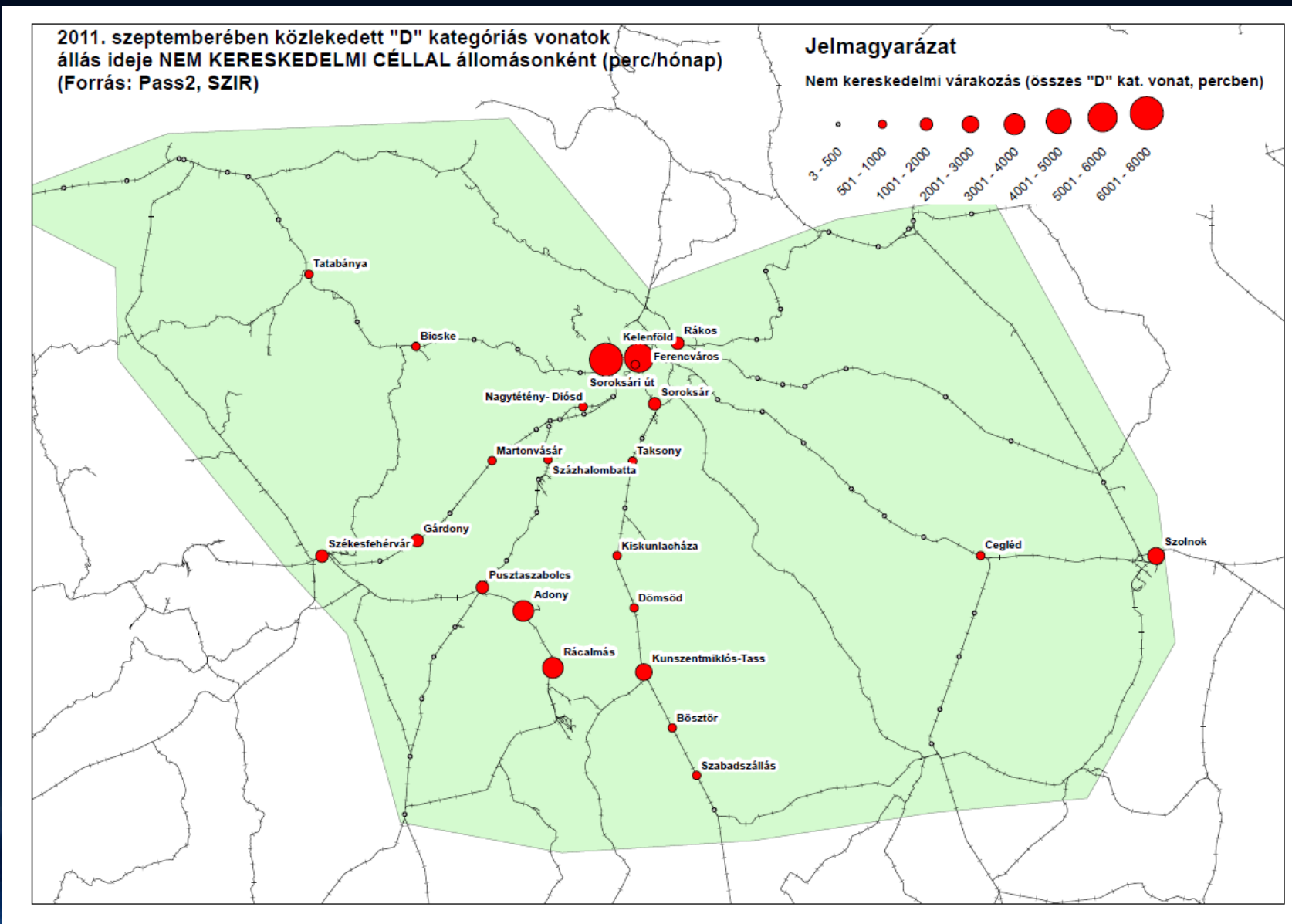
Vasúti kapacitások alakulása a vizsgált keresztmetszetekben az országos hálózaton

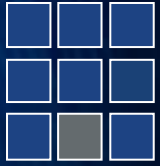


Vasúti kapacitások alakulása a vizsgált keresztmetszetekben, Budapest területén belül



V0 Tehervonatok átlagos nem kereskedelmi állásideje





V0 Széles nyomtáv

Tervek a széles nyomtávú hálózatra



TRAFFIC FORECAST	WORST CASE	BASE CASE	BEST CASE
Traffic volume 2050 <ul style="list-style-type: none">• Bratislava – Košice• Vienna – Bratislava	<ul style="list-style-type: none">• 12.3 m tons• 10.4 m tons	<ul style="list-style-type: none">• 16.1 m tons• 14.2 m tons	<ul style="list-style-type: none">• 23.9 m tons• 21.9 m tons
Handled volume¹⁾ 2050 <ul style="list-style-type: none">• Vienna region• Bratislava region	<ul style="list-style-type: none">• 10.4 m tons• 1.9 m tons	<ul style="list-style-type: none">• 14.2 m tons• 1.9 m tons	<ul style="list-style-type: none">• 21.9 m tons• 2.0 m tons

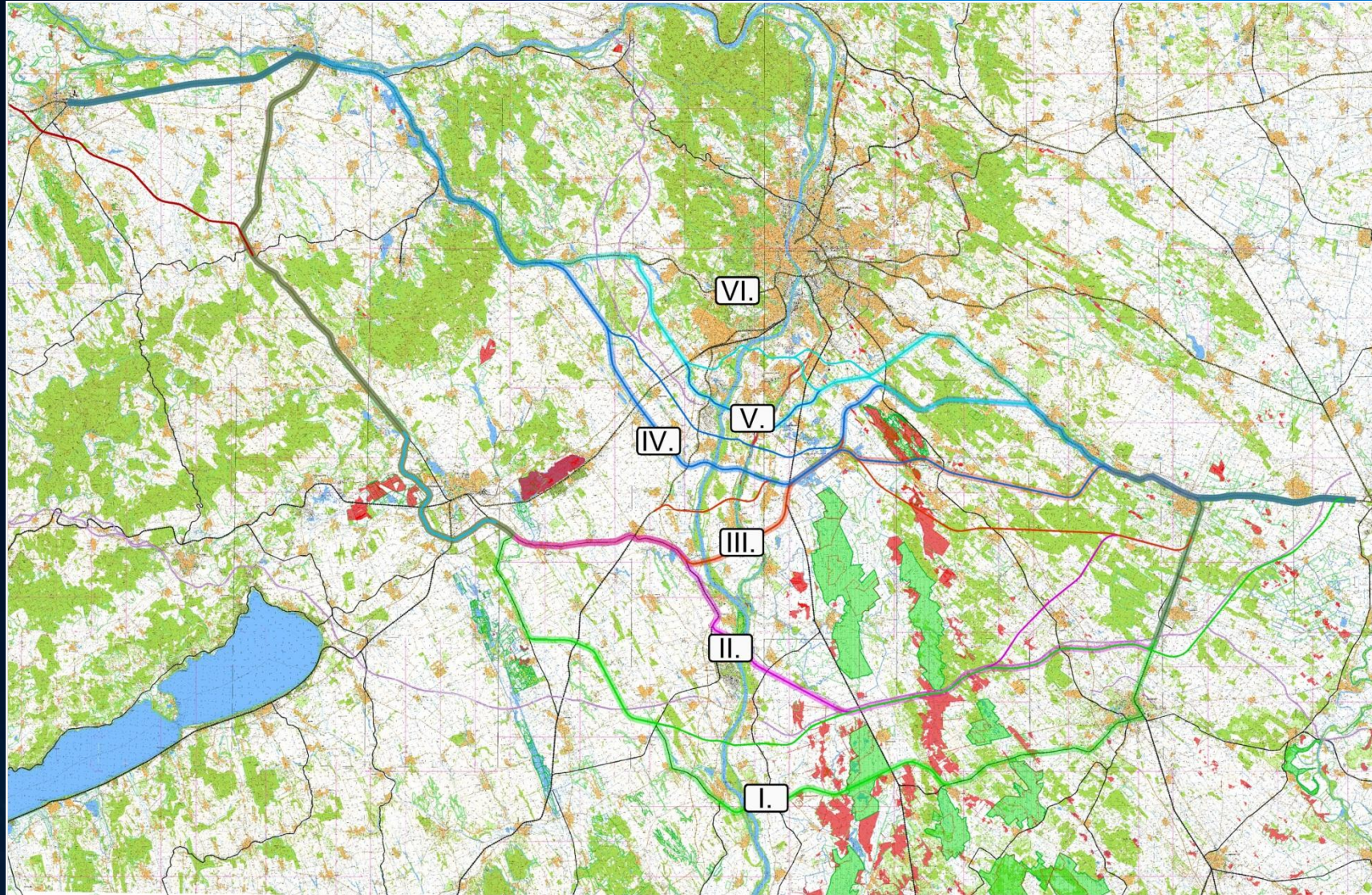
1) Loading, unloading and transshipment (broad-gauge volumes only) 2) Assigning a corridor factor to Japan, i.e. counting Japan as a considered O/D (despite seaborne transport required)

Traffic forecast results





V0 Nyomvonal sávok és változatok



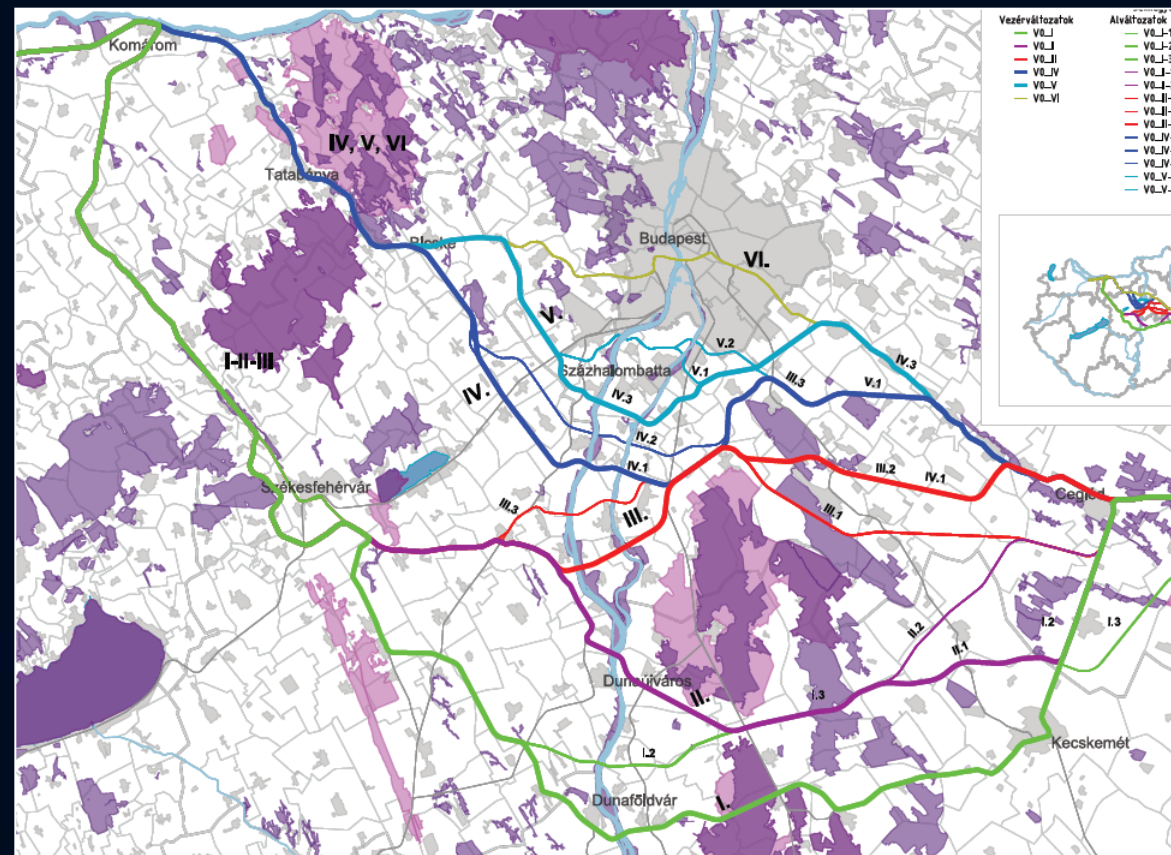
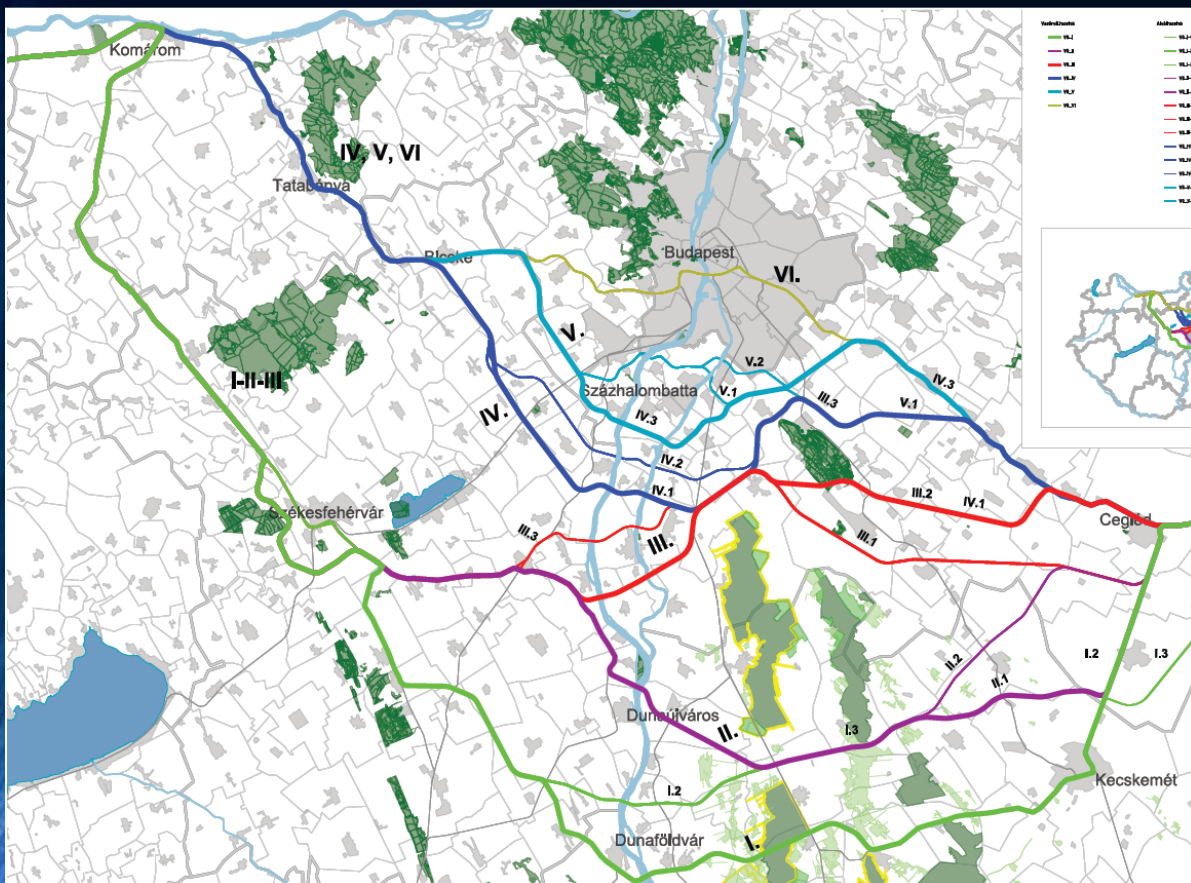


V0 Nyomvonalváltozatok – Duna keresztezés?





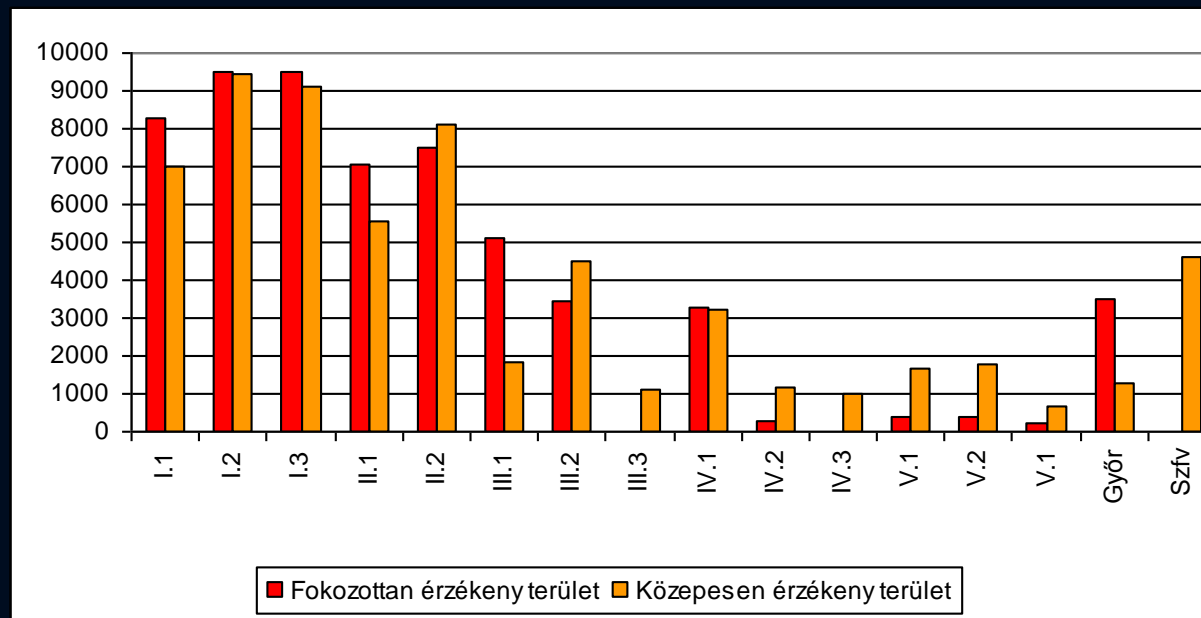
V0 Nyomvonalváltozatok és környezetvédelem





V0 Konklúzió

Meghatározó kötöttségek:
természetvédelem
és
vízbázisvédelem



Előzetes egyeztetés történt illetékes
Nemzeti Park Igazgatóságokkal



V0 Műszaki szintek meghatározása

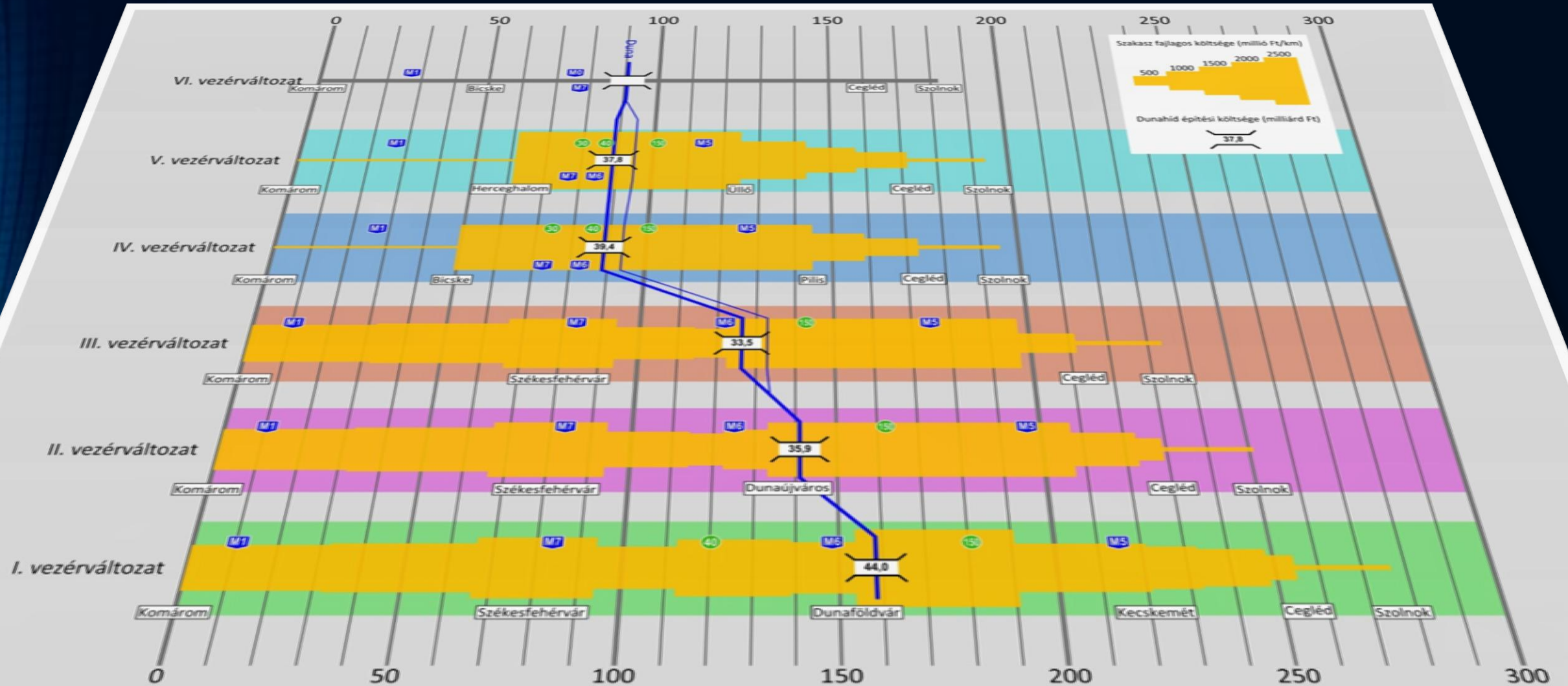
Műszaki szintek megnevezése	Meglévő szakaszok esetén	Új szakaszok esetén
alacsony (a)	100 km/h, 210 kN	120 km/h, 225 kN
közepes (k)	120 km/h, 225 kN	120 km/h, 225 kN
magas (m)	160 km/h, 225 kN	160 km/h, 225 kN

Minden változat esetében

- Villamosítás
- Új szakaszok: 120km/h, 225KN, 2 vágány

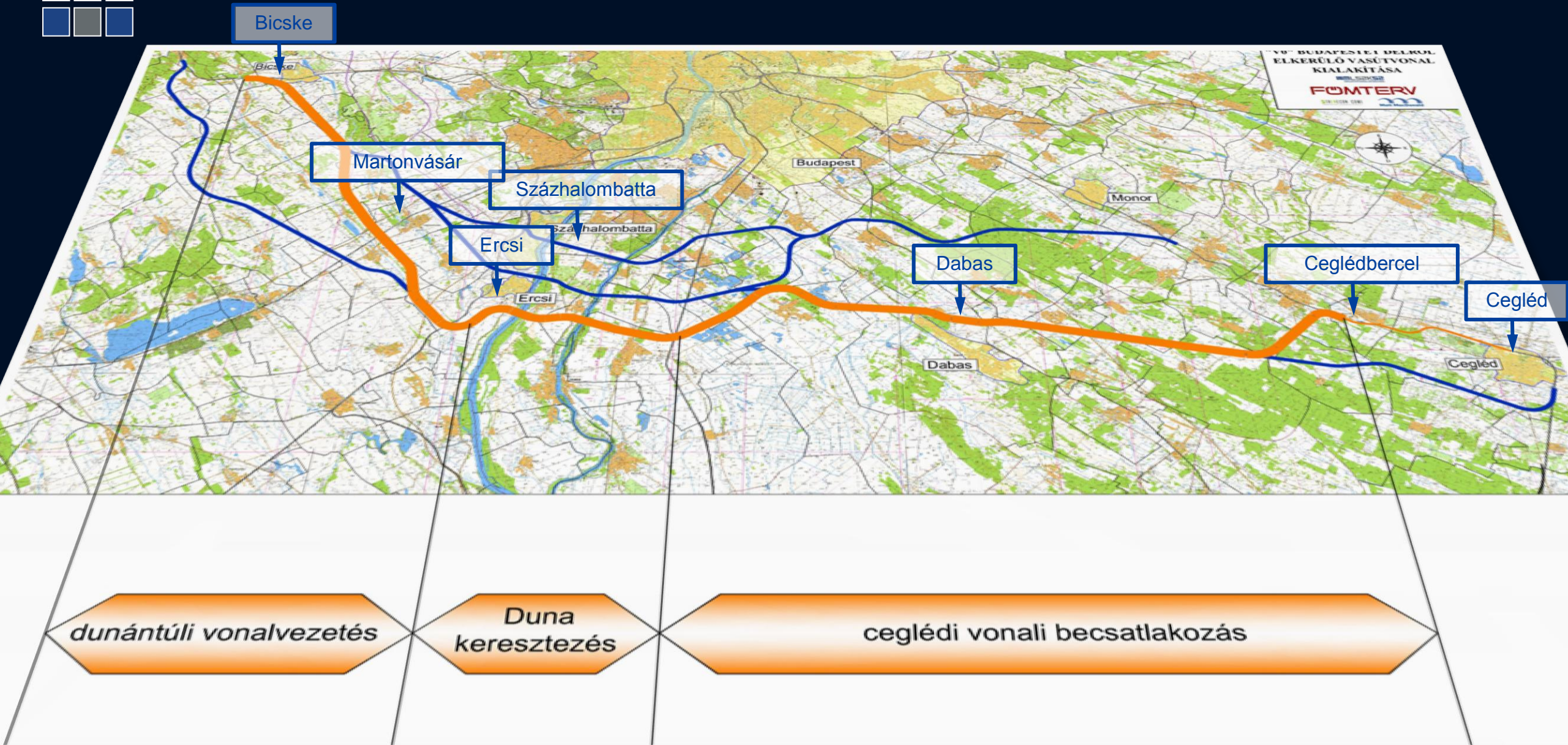


V0 Költségek becslése



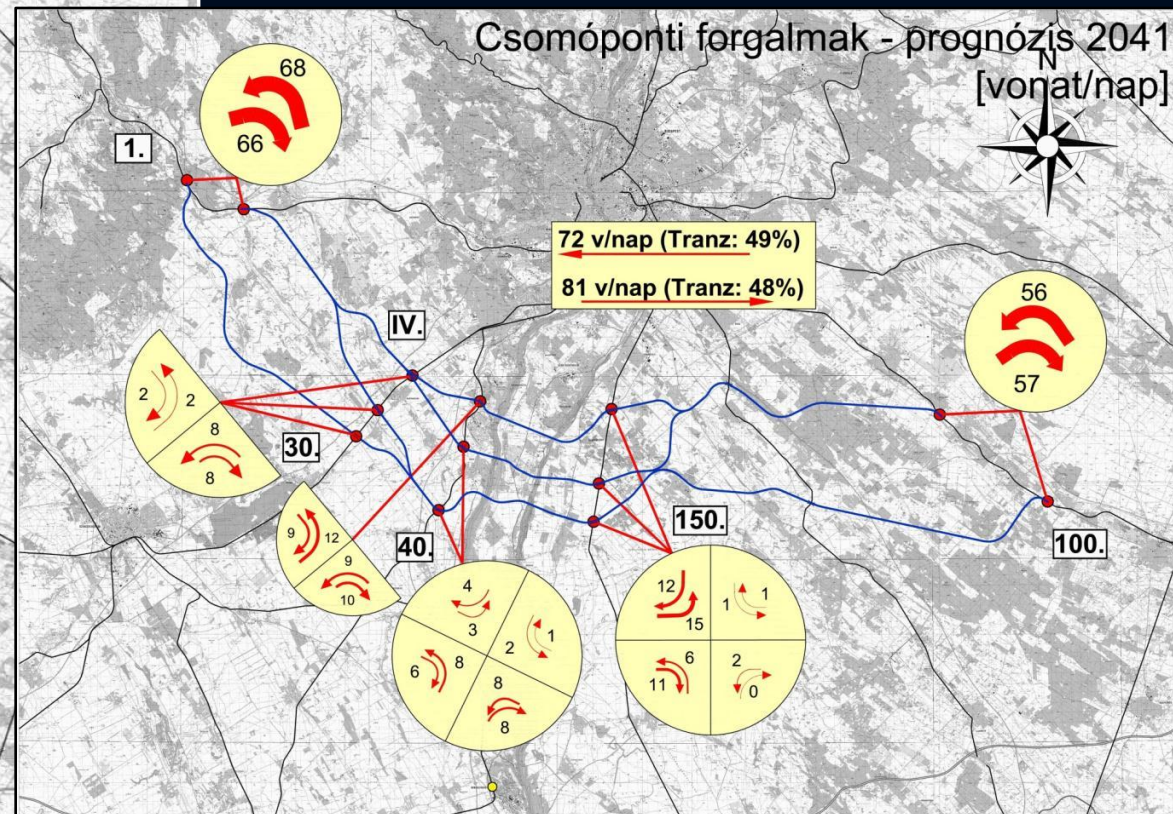
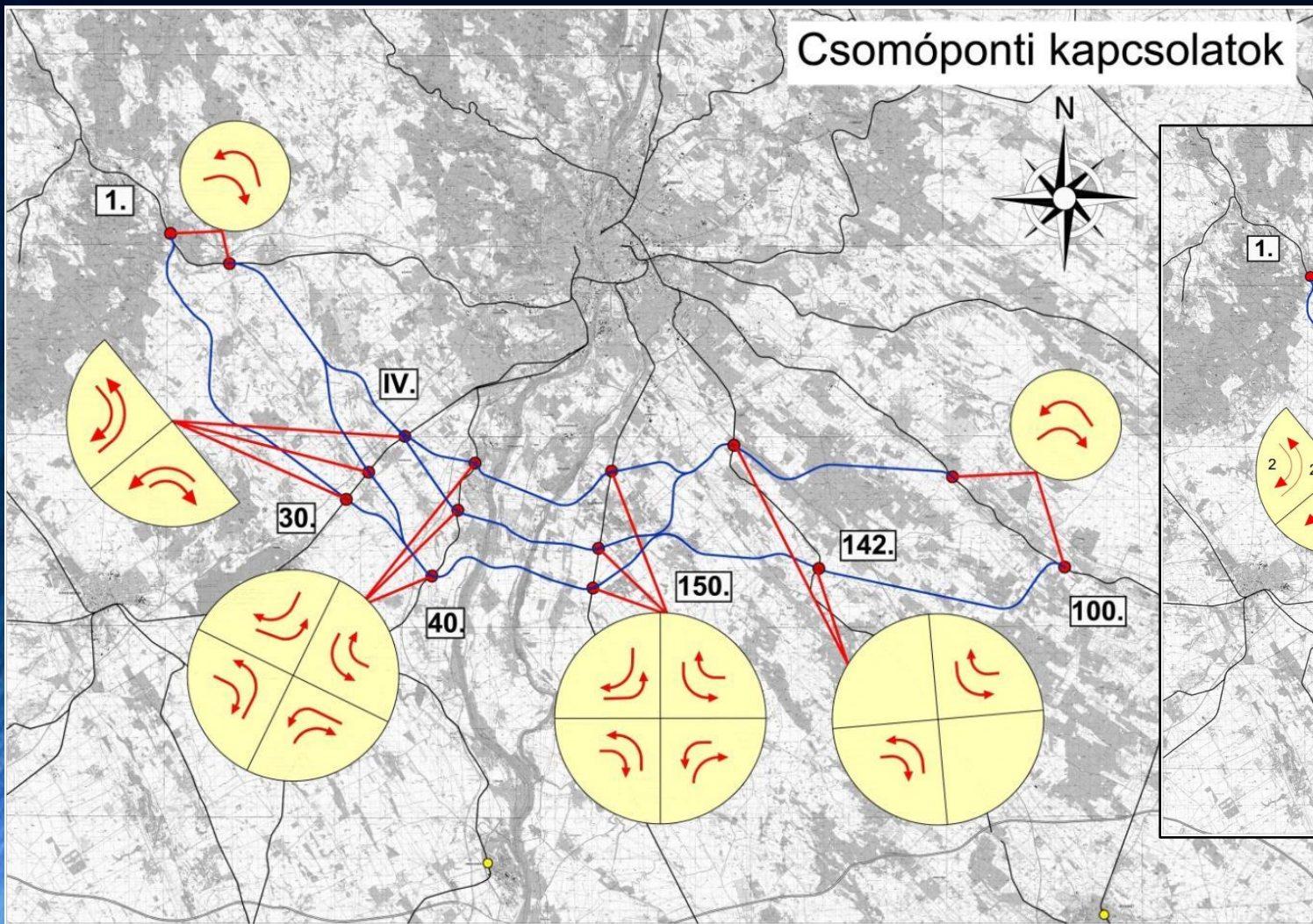


V0 Vizsgálatra javasolt nyomvonalváltozatok





V0 Csomóponti ágak várható forgalma 2041.



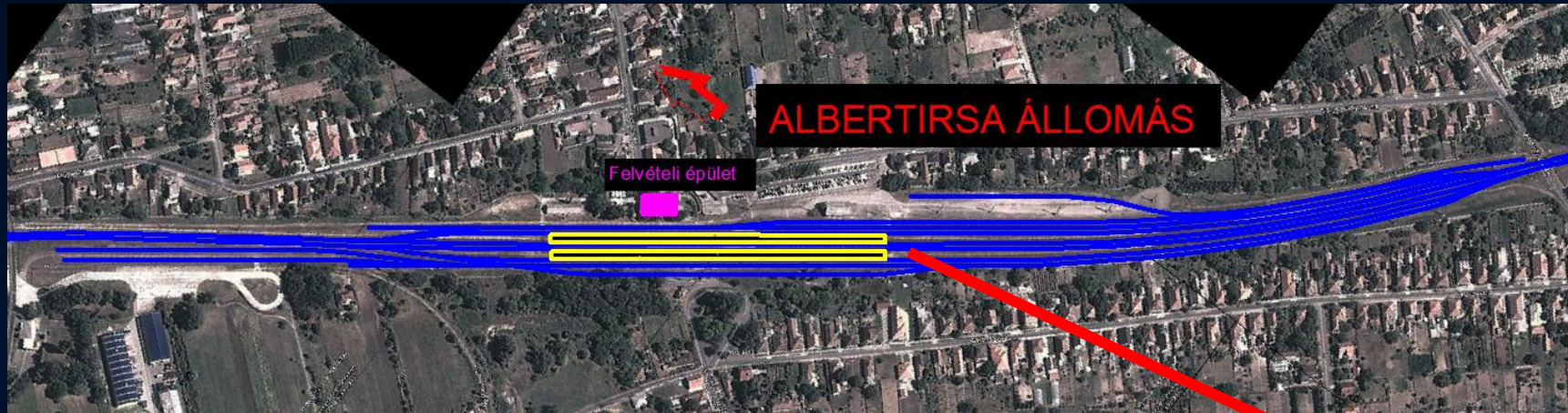


V0 Északi Duna keresztezés





V0 Északi nyomvonalvezetés



A közbenső állomásokat nem lehet a sűrű beépítettség miatt tovább fejleszteni.

Pl.: Albertirsa állomásra - ha itt vezetne a V0 - szükséges lenne kialakítani irányonként 1-2 tehervonati fogadó vágányt. Így további vágányok építése szükséges és sem az állomás nyugati oldalán (felvételi épület) sem a keleti oldalán nem lehet bővíteni keresztirányban az állomást.

Összefoglalva: Ha nem lenne szükséges a harmadik vágány, akkor sem lenne célszerű a 100-ason továbbvezetni a V0-t.

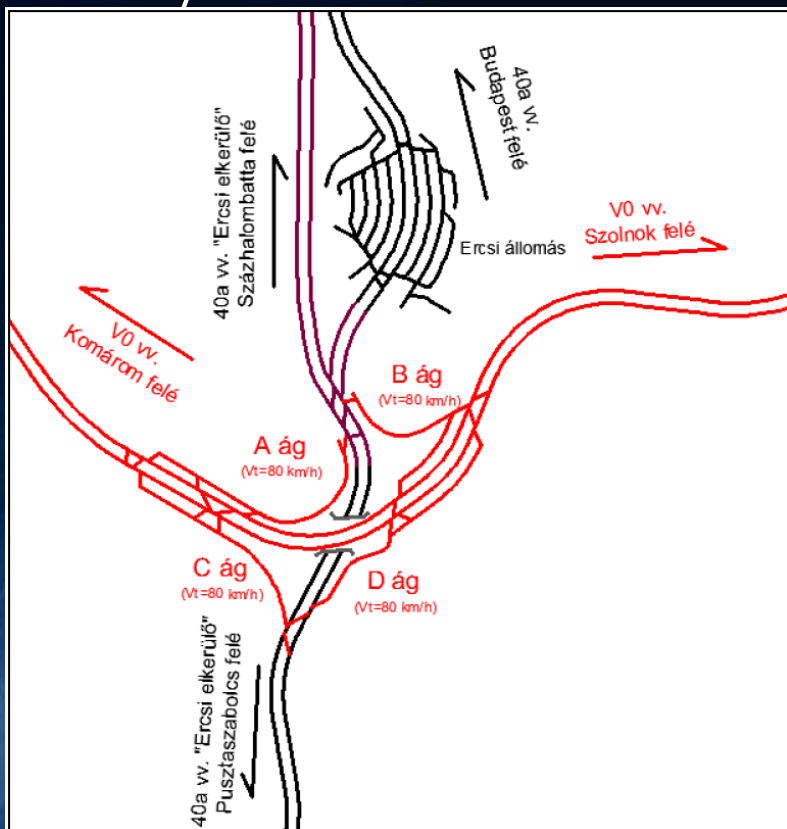




V0 Vasúti csomópontok kialakítása

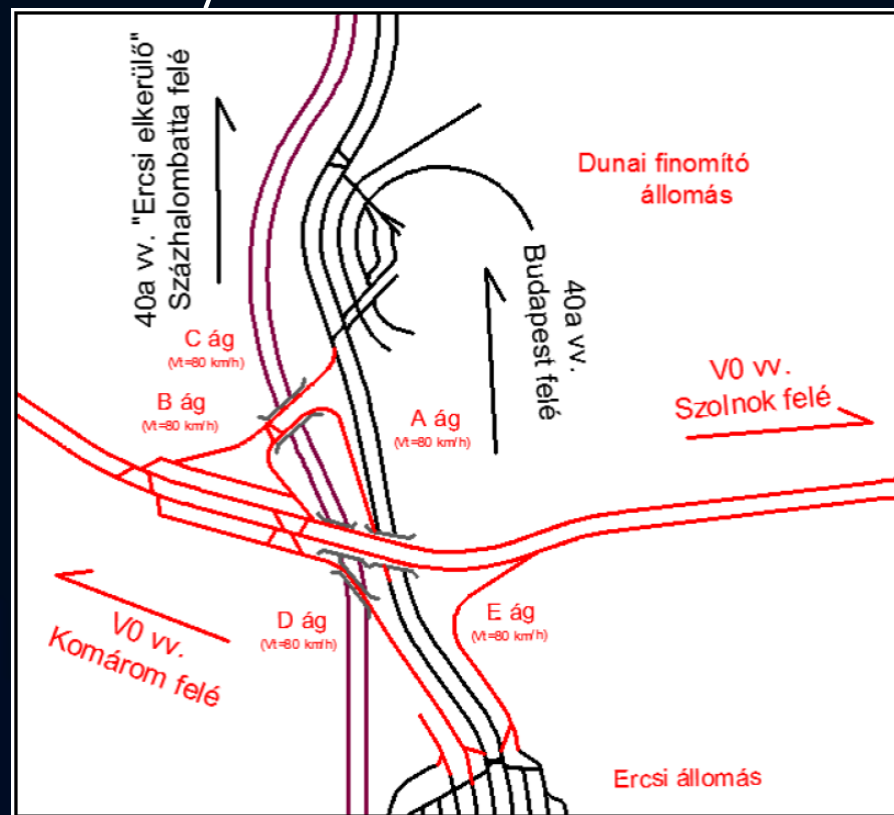
Példa: 40a sz. vasútvonallal kialakított vasút-vasút csomópont

A keresztezés kialakítása a DÉLI nyomvonalváltozat esetén



Beruházási költsége: **15,63** Mrd Ft

A keresztezés kialakítása az ÉSZAK-DÉLI nyomvonalváltozat esetén



Beruházási költsége: **16,39** Mrd Ft



V0 Elegyrendezés





V0 Menetrendi vizsgálat

Menetrendi vizsgálat déli nyomvonalra

-> északi nyomvonalnál hosszabb, menetrend szerkesztés szempontjából kedvezőtlenebb

S-Bahn távlati (2012.05.31-én bemutatott) menetrendi koncepció személyszállító vonatait alapul véve

- Homogén menetrend szerkezet
Valamennyi tehervonat 100 km/h sebességgel közlekedik
- Heterogén menetrend szerkezet
Tehervonatok az alábbi eltérő terhelésekkel és sebességekkel közlekednek:

Típus	Sebesség (km/h)	Terhelés (t)	Arány (%)
T1	120	1 000	50
T2	100	1 700	35
T3	80	2 200	15



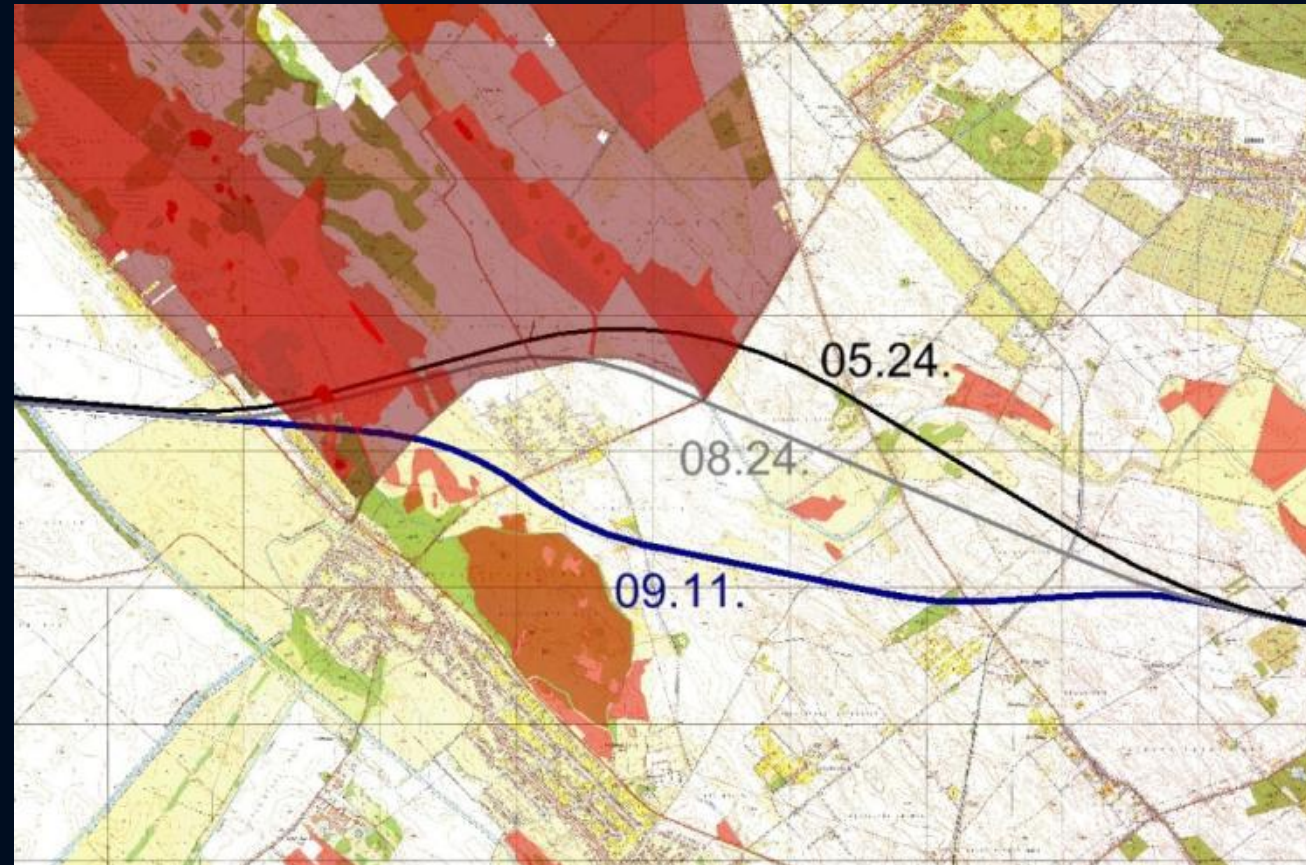
V0 Stratégiai környezeti vizsgálat

Környezeti vizsgálat a tervezéssel párhuzamosan, megbízhatóságát befolyásolja

- a Terv kidolgozottsága
- a rendelkezésre álló adatok pontossága

Környezeti szempontok figyelembe vétele

- Kritikus változatok kizárása
- Nyomvonalszakaszok módosítása
- Zajgátló falak elhelyezése
- Előzetes egyeztetések





V0 Ütemezés

Szint	A projektfolyamat feladata	Kezdési időpont	Befejezési időpont	2013.07.31	2013.08.31	2013.09.30
0	V0 építése	2013.07.01	2025.04.18			
1	Kormányzati jóváhagyás	2013.07.01	2013.07.01			
1	Finanszírozási pályázat	2013.07.01	2013.12.13			
1	I. ütem 30vv-150vv közötti szakasz, Duna-híddal, 1vv-30vv és 150vv-100vv közötti szakasz	2013.12.16	2019.10.11			
2	Előkészítés	2013.12.16	2017.01.06			
3	Közbeszerzés (Engedélyezési terv + Tenderterv, szolgáltatások)	2013.12.16	2014.05.30			
3	Tervezés (Engedélyezési terv + Tenderterv)	2014.06.02	2016.04.29			
4	Engedélyezési terv	2014.06.02	2015.03.06			
4	Engedélyezettetés	2015.03.09	2016.02.05			
4	Tenderterv	2016.02.08	2016.04.29			
3	Előkészítés alatti projekt menedzsment	2013.12.16	2017.01.06			
3	Előkészítés alatti jogi szolgáltatások	2013.12.16	2017.01.06			
3	Közbeszerzés (Kiviteli terv + Kivitelezés)	2016.02.08	2017.01.06			
4	Előkészítés	2016.02.08	2016.07.22			
4	Ajánlati időszak	2016.07.25	2017.01.06			
3	Területszerzés	2016.05.02	2017.01.06			
2	Megvalósítás	2017.01.09	2019.10.11			
3	Projekt menedzsment	2017.01.09	2019.10.11			
3	Jogi szolgáltatások	2017.01.09	2019.10.11			
3	Pénzügyi szolgáltatások	2017.01.09	2019.10.11			
3	Mérnök	2017.01.09	2019.10.11			
3	Kivitelezés	2017.01.09	2019.10.11			



1065 Budapest, Bajcsy-Zsilinszky út 25., I/114.

Tel./fax: 1/266-3126

Drótposta: mlszksz@mlszksz.hu



**Köszönöm megtisztelő
figyelmüket!**

