5.

252/2015/Ált.

Tárgyalja:
- Terület- és Vidékfejlesztési Bizottság

T Á J É K O Z T A T Ó

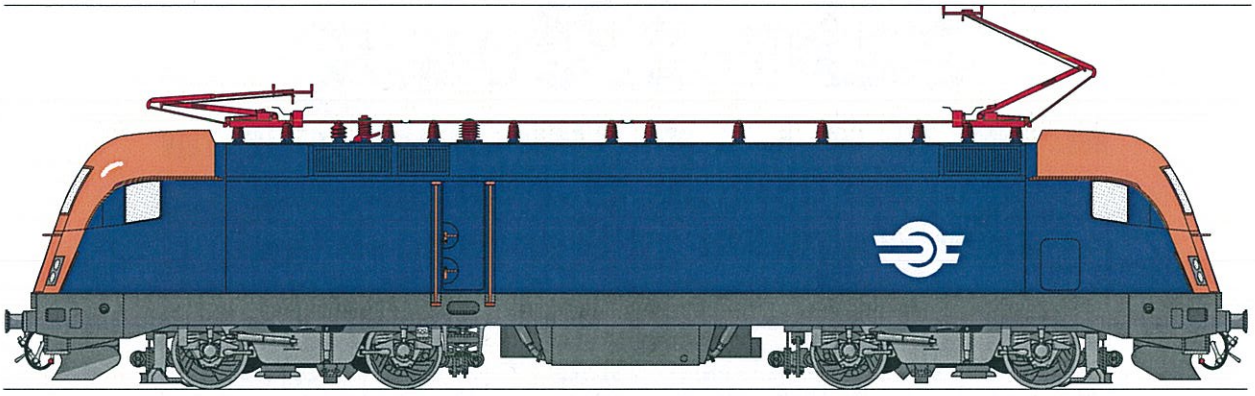
- a Megyei Közgyűléshez -

a vasúti közlekedés Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei helyzetéről

MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen

MÁV-START Vasúti Személyszállítási Zrt.
Debrecen Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság

MÁV-START Vasúti Személyszállítási Zrt.
Debrecen Járműbiztosítási Igazgatóság



A vasúti közlekedés helyzete Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében

Debrecen, 2015. június

Bevezetés

Jelen összeállítás a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Közgyűlés felkérésére készült a 2014. évben tartott beszámolót követően. Az eltelt kb. egy évben jelentős, mélyreható változások nem történtek, így jórészt a 2014. évi beszámolót frissítettük.

A megyei közgyűlés újra értelmezett feladatkörében elsősorban a területi fejlesztések letéteményese, kezdeményezője, koordinátora. A közlekedési lehetőségek, s azon belül a közösségi közlekedés az „élhető megye" egyik nélkülözhetetlen eleme. Az összeállítással támogatni kívánjuk a megye fejlesztéspolitikai feladatainak megalapozását, kiteljesítését.

Álljon itt egy idevágó rövid visszatekintés, mely tükrözi, hogy a fejlesztések milyen mértékben határozhatják meg hosszabb távon egy-egy szűkebb-tágabb terület sorsának alakulását.

Fahr-Ordnung

der Züge auf der k. k. priv. Theiss-Eisenbahn; giltig vom 1. November 1859, bis auf weitere Bestimmung.

Von Czegléd nach Miskolcz

Stationen	Personen-Zug bis Debreczin, Gemischter Zug bis Miskolcz Nr. 1. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.	Last-Zug bis Debreczin, Separ. Last-Zug bis Miskolcz Nr. 5. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 7. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 9. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.
Czegléd	Früh	9	5		Abends	10	45		Früh	3	45		Nachm.	2	55	
Abony	9	31	9	32	11	30	11	40	4	30	4	42	3	40	4	21
Szolnok	9	53	10	3	12	16	12	40	5	18	6	19	4	57	5	20
Török Sz. Miklós	10	39	10	44	1	40	1	53	7	19	7	32	6	20	6	45
Fegyvernek	11	2	11	3	2	26	2	31	8	5	8	11	7	18	7	27
Kisujszállás	11	27	11	32	3	13	3	26	8	54	9	6	8	10	8	20
Karczag	11	59	12	1	4	13	4	25	9	53	10	5	9	7	9	19
Püsp. Ladány	12	30	12	53	5	10	5	35	10	50	11	35	10	4	10	30
Kaba	1	12	1	13	6	9	6	21	12	9	12	35	11	4	11	14
Szoboszló	1	36	1	37	7	—	7	12	1	14	1	45	11	53	12	15
Debreczin	2	16	2	31	8	20	9	5	2	53	4	—	1	21	2	26
Hadház	3	17	3	23	10	8	10	39	5	3	5	15	3	29	3	41
Ujfehértó	3	51	3	58	11	21	11	33	5	57	6	10	4	23	4	33
Nyiregyháza	4	27	4	39	12	16	12	31	6	53	7	42	5	16	5	40
Királytelek	5	10	5	16	1	18	1	30	8	28	8	37	6	27	6	50
Tokaj	5	49	6	—	2	20	2	35	9	27	9	45	7	40	8	10
Szerencs	6	35	6	41	3	29	3	45	10	39	10	49	9	4	9	15
Tisza-Lucz	7	16	7	22	4	39	4	49	11	43	11	55	10	9	10	20
Zsolcza	7	55	7	56	—		—		—		—		—		—	
Miskolcz	8	5	Abends		5	55	Abends		1	1	Nachts		11	26	Vormit.	

Von Miskolcz nach Czegléd

Stationen	Gemischter Zug bis Debreczin, Personen-Zug bis Czegléd Nr. 2. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.	Separ. Last-Zug bis Debreczin, Last-Zug bis Czegléd Nr. 6. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 8. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 10. Ankunft Std.	Min.	Abfahrt Std.	Min.
Miskolcz	Früh	5	42		Nachm.	1	45		Nachts	2	30		Abends	6	10	
Zsolcza	5	51	5	52	—		—		—		—		—		—	
Tisza-Lucz	6	21	6	29	2	43	2	53	3	28	3	38	7	7	7	20
Szerencs	7	3	7	9	3	43	4	—	4	28	4	39	8	10	8	20
Tokaj	7	46	7	58	4	57	5	50	5	36	5	50	9	17	9	29
Királytelek	8	34	8	40	6	43	6	53	6	44	6	54	10	22	10	31
Nyiregyháza	9	12	9	24	7	41	7	53	7	43	8	5	11	19	11	31
Ujfehértó	9	56	10	2	8	41	8	49	8	54	9	0	12	19	12	28
Hadház	10	38	10	44	9	44	9	54	10	2	10	54	1	22	1	32
Debreczin	11	20	11	35	10	48	11	6	11	48	12	26	2	25	2	45
Szoboszló	12	8	12	9	11	59	12	8	1	20	1	38	3	38	3	47
Kaba	12	31	12	32	12	45	12	54	2	15	2	24	4	25	4	33
Püsp. Ladány	12	52	1	14	1	25	1	45	2	55	3	23	5	5	5	23
Karczag	1	45	1	47	2	29	2	39	4	6	4	17	6	7	6	19
Kisujszállás	2	15	2	19	3	25	3	37	5	2	5	13	7	5	7	17
Fegyvernek	2	44	2	45	4	19	4	24	5	55	6	—	8	—	8	6
Török Sz. Miklós	3	5	3	10	4	58	5	10	6	34	6	46	8	40	8	50
Szolnok	3	48	3	57	6	9	6	45	7	45	8	10	9	50	10	50
Abony	4	20	4	21	7	24	7	36	8	49	9	1	11	29	11	41
Czegléd	4	52	Nachm.		8	25	Früh		9	50	Abends		12	30	Nachm.	

Von Püspök-Ladány nach Grosswardein

Stationen	Gemischter Zug Nr. 1 a. Nachm.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 3 a. Früh	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 7 a. Nachm.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 9 a. Nachts	Min.
Püsp. Ladány	1	30	7	—	12	25	10	45
Sáp	2 9	2 17	7 55	8 7	1 20	2 25	11 40	11 56
Ber. Ujfalu	2 46	2 56	8 48	9 —	3 6	3 18	12 37	12 49

Von Grosswardein nach Püspök-Ladány

Stationen	Gemischter Zug Nr. 2 a. Vormit.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 6 a. Abends	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 8 a. Vormit.	Min.	Separat-Last-Zug Nr. 10 a. Nachts	Min.
Grosswardein	9	30	9	15	11	25	1	—
Mező Keresztes	10 6	10 14	10 8	10 18	12 18	12 28	1 53	2 3
Ber. Ujfalu	10 49	10 59	11 4	11 16	1 4	1 24	2 49	3 —

Szabolcs vármegye székhelye 1876-ig Nagykálló volt. Amikor a XIX. század közepén a vasút tervezés eléri a megyét Debrecen irányából, kézenfekvőnek tűnt, hogy a jól ismert, s viszonylag állandóan járható nagykállói útvonalat kövessék a vasúttal is. Ám a Kállóban székelő nemes vármegye tiltakozott, nem kért a „tüzes vasparipából", így a

vasút az azt boldogan fogadó Nyíregyháza felé fordult. A Tiszavidéki Vasút Debrecen – Nyíregyháza – Tokaj – Szerencs – Miskolc vasútvonala 1859. május 24-én nyílt meg. Nagykálló fokozatosan veszített jelentőségéből, előbb megyeszékhelyi rangját veszítette el, de volt, amikor már járásszékhely, sőt város sem volt. Eközben Nyíregyháza újabb vasútvonalak megnyitása által csomóponttá vált, fokozatosan fejlődött mezőgazdasága, ipara, kereskedelme. Természetesen nem akarjuk, azt sugallani, hogy Nyíregyháza, és a vasúttal ellátott települések fejlődését kizárólag a vasútnak köszönhetik, de hogy jelentős része volt benne, az tagadhatatlan.

Összeállításunkban bemutatjuk a vasúti infrastruktúra, a vasúti személy- és áruszállítás és a vasútbiztonság megyét érintő helyzetét.

Természetesen kitérünk azokra a közelmúltban megvalósított, illetve tervezett fejlesztésekre és korszerűsítésekre, melyek a térség fejlődését, s ezzel a polgárok gyorsabb, kényelmesebb utazását, illetve a fuvaroztatók jobb kiszolgálását biztosítják.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye az ország legkeletibb régiójaként három országgal is határos. Ez sajátos közlekedés-földrajzi helyzetet teremt, s egyben jelentős lehetőségek rejlenek benne.

A megyén keresztül rendkívül jelentős vasúti tranzit áruforgalom halad át, elsősorban a 100-as és 100c vonalon, mivel a záhonyi átrakó körzetben csatlakozunk a szélesebb nyomtávú szovjet utódállamok vasutainak hálózatához. A nyomtávváltás miatt átrakás, illetve a kocsik áttengelyezése szükséges, ami miatt Záhony térségét szárazföldi kikötőnek is nevezik.

A vasúti ágazat, s azon belül a MÁV-csoport az elmúlt években jelentős átalakításon ment át. A vasúti törvény alapján a pályaműködtetőnek és a személy- vagy áruszállítást végző vasútvállalatnak el kell különülnie (legalább számvitelileg). A pályaműködtetőnek nyílt, egyenlő hozzáférést kell biztosítania valamennyi az EU-ban a vonatkozó jogszabályoknak (megbízhatósági, műszaki, pénzügyi alkalmasság) megfelelő vasútvállalatnak. A pályaműködtetőnek a szakhatóság által jóváhagyott Hálózati Üzletszabályzatot (HÜSz) kell közzétennie. A pályaműködtető a HÜSz alapján az egyes vasútvállalatokkal Hálózat-hozzáférési Szerződést (HHFSZ) köt. Azt, hogy az egyes hozzáférésre jogosultak a beadott igények alapján mikor, milyen mértékben, sorrendben jutnak a pályakapacitáshoz, egy a fenti szereplőktől független, állami szervezet, a vasúti pályakapacitáselosztó határozza meg.
A MÁV-csoport névadójánál, a MÁV Zrt-nél található a vasúti infrastruktúra üzemeltetése (pályavasút), a fejlesztések, a vasútbiztonság és néhány központi irányító funkció. A vasúti személyszállítás elemei: a vontató és vontatott járművek, az utasok kiszolgálásához és a járművek üzemeltetéséhez, karbantartásához szükséges személyzet alkotja a MÁV-START Vasúti Személyszállítási Zrt.-t. E két vállalatnak a területen illetékes szervezetei állították össze a jelen tájékoztatót. Az országos vasúti pályahálózat MÁV-hoz tartozó részének üzemeltetését, felügyeletét 6 Pályavasúti Területi Igazgatóság látja el. A Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen, Szabolcs-Szatmár-Bereg megyén kívül, Hajdú-Bihar, Jász-Nagykun-Szolnok megye jelentős területén, és Heves mellett Borsod-Abaúj-Zemplén megye kisebb területén látja el feladatát. A MÁV-Start területen működő igazgatóságai szintén azonos földrajzi területen dolgoznak.

Az állam megrendeléseinek (az állami feladatoknak) fejében az infrastruktúra üzemeltetővel pályaműködtetési, míg a személyszállítási szolgáltatóval közszolgáltatási szerződést kötött. Ebben tükröződnek az állami elvárások mennyiségben és minőségben, egyúttal garanciát nyújtanak, hogy a bevétellel nem fedezett költségeket elismerik. E több éves szerződések megállították a korábbi évtizedekre jellemző leépülést és eladósodást a vasútnál és bár egy csapásra nem szüntethetők meg az évtizedes elmaradások, az Állam – MÁV / MÁV-Start szerződések biztonságosabb, kiszámítható pályára állították a MÁV-csoportot.

A MÁV-csoporthoz további leányvállalatok tartoznak, így a humánszolgáltatást, informatikai szolgáltatást, ügyvitelt, beszerzést, logisztikát, ingatlankezelést, -karbantartást, ingatlanok értékesítését, hasznosítását, őrzés-védelmet, pályakarbantartást biztosító leányvállalatok.

A kormányon belül a közlekedésért a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) a felelős. A törvényalkotási program szerint az Országgyűlés tárgyalja a 2005. évi vasúti törvény módosításának javaslatát, melyet az eredeti elképzelések szerint 2015. májusában kellett volna elfogadni tekintettel az EU-s normák magyar jogrendbe ültetésének kötelezettségére, de némi csúszás tapasztalható. „Az újra szabályozás célja: az Európai Unió által elfogadott, az egységes európai térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelv számos változást hoz az eddigi vasúti szabályozásban: A vasúti piacon új intézményeket vezet be, másként kerültek kialakításra a vasúti pályahálózattal kapcsolatos szolgáltatások erősebb függetlenségi követelmények érvényesülnek a piacfelügyeletet ellátó vasúti igazgatási szerv esetében. Erre tekintettel a 2005-ben elfogadott ágazati törvény helyett célszerű egy egységes koncepciójú, más szerkezetű új jogszabály elfogadása."[1]

[1] Idézet a Kormány 2015. évi tavaszi törvényalkotási programjából

A vasúti infrastruktúra helyzete a megyében

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye vasútvonalainak részletes térképe a mellékletben található. A vonalakat a menetrendben is megtalálható számozással, az úgynevezett „menetrendi mező" számmal jelöljük. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye országosan egyedülálló vasúti infrastruktúra sajátossága, hogy itt a normál nyomtávú mellett széles nyomtávú és keskeny nyomtávú hálózat is van. Sokak számára a vasúti infrastruktúra csak a látható pályalemeket, hidakat, esetleg a felsővezetékeket jelentik. A vasúti infrastruktúra azonban ennél sokkal összetettebb, számos eleme ennél kevésbé látható, vagy kevésbé „értékelt". Ilyen elemek az alépítmények, átereszek, víztelenítő rendszerek, energiaellátó rendszerek, jelző- és biztosítóberendezések, távközlő és forgalomirányítórendszerek, utastájékoztató berendezések, stb. Ezek komplex rendszere alkotja az infrastruktúrát, s az egyes elemek kapacitásának összhangban kell lennie a többi elemmel.

Szabolcs-Szatmár-Bereg megye határain belül 16 vonal, vonalszakasz található, az alábbiak szerint:
Az országos törzshálózati vasúti pályák közé tartozik:

- 100 Budapest (Nyugati pu.) - Cegléd - Szolnok - Záhony - országhatár
- 100c Mezőzombor – Nyíregyháza
- 284 Záhony normál nyomtávú hálózat (rendező pályaudvar, elsődlegesen teherforgalom részére)
- 400 Záhony széles nyomtávú hálózat (rendező pályaudvarok, elsődlegesen teherforgalom részére)
- 110 Apafa - Mátészalka
- 115 Mátészalka - Tiborszállás - Ágerdőmajor – országhatár

A regionális vasúti pályák közé tartozik:

- 109 Tiszalök - Tócóvölgy
- 111 Mátészalka - Záhony
- 113 (2) Mátészalka - Fehérgyarmat
- 117 (2) Tiszalök – Görögszállás

Az egyéb vasúti pályák közé tartozik:

- 112 Nagykálló - Nyíradony
- 113 (1) Nyíregyháza - Nyírbátor
- 113 (3) Fehérgyarmat - Zajta
- 114 Kocsord alsó - Csenger
- 116 Nyíregyháza - Vásárosnamény
- 117 (1) Ohat-Pusztakócs - Tiszalök
- 118 Nyíregyháza - Balsai Tisza-part (keskeny nyomtávolságú vasútvonal)
- 119 Herminatanya – Dombrád (keskeny nyomtávolságú vasútvonal)

A 100-as és a 100c fővonal villamosított, míg a többi vonalon dízel vontatás van. Ez a villamosítottsági arány elmarad az országos átlagtól, a magyarországi átlag meg jócskán elmarad az európai átlagtól. E két vonalon a vonatok térközben (önműködő térköz)

közlekednek, vagyis két állomás között, a nyílt vonalon egyidejűleg több vonat is közlekedhet. A többi vonalon a vonatok állomástávolságban követhetik egymást. A 100-as fővonal kétvágányú pályával rendelkezik (Tuzsérig), míg a többi vonal egyvágányú.
A 100-as (Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza - Záhony) vonal megyei szakasza, része az korábbi európai V. sz. közlekedési folyosónak (Trieszt – Kijev). A korábbi és a várhatóan növekvő teherszállítási igény miatt Tuzsér - Záhony között a kétvágányúsítás, illetve teljes átépítése javasolt.
A 100c vonal egyvágányú, villamosított pálya. Debrecenből távvezérelt Központi forgalomirányító rendszer (KÖFI) szerint üzemel, ezért teljesítménye, áteresztő képessége csaknem megközelíti a kétvágányú vonalakét. A tokaji Tisza-híd közepétől Nyíregyházáig fut a vonal a megye területén. A vonal állapotát meghatározza a Tokaj - Rakamaz közötti tiszai és a 4 db ártéri híd helyzete. Ezen a szakaszon a 6-8 m magas töltés állékonysága – az ismétlődő árvizek miatt - állandó odafigyelést igényel. A vonal megyei szakasza része a korábbi európai IX. sz. közlekedési folyosónak (Balti-tenger – Fekete-tenger)
A mellékvonalak sebessége 40 és 60 km/h között van. Egyes vonalakon kisebb ráfordítással a jelenlegi sebesség akár növelhető is, míg másoknál a szinten tartás is komolyabb beavatkozást igényel. Általános hiányosság a rendre elmaradó aljcsere, síncsere és gépi szabályozás.
Általánosságban elmondható, hogy jelenleg úgy a fővonalak, mint a mellékvonalak állapota az előírt paramétereket kielégíti. A rögzített sebességek és tengelyterhelés az előírt szinten tarthatók. A forgalombiztonság követelményeinek pályáink állapota megfelel. A pályán szinten tartó beruházási, felújítási és karbantartási tevékenység folyik. A jelenlegi sebességkorlátozások feloldásához tömeges sín- és aljcsere helyenként ágyazat- és kitérőcserére van szükség.

Az elmúlt években tapasztalható személyforgalmi és teherforgalmi igények visszaesésének következménye érezhető volt a megyében is, több vonalunkat az ideiglenes üzemszüneteltetett kategóriába sorolták. A 112-es számú vasútvonalon már 2007. március 4-e óta szünetel a személyszállítási közszolgáltatás, de sajnos 2009. december 13-ától ezt kiterjesztették a 117-es számú vasútvonal Ohat-Pusztakócs-Tiszalök közötti szakaszára, a 113-as számú vasútvonal Fehérgyarmat-Zajta közötti szakaszára, a 114-es számú vasútvonalra és a két keskeny nyomtávolságú vasútvonalainkra is. A 113-as és a 114-es vasútvonal esetében ez csak egy menetrendi évig tartott, 2010. december 12.-e óta folyamatos a személyszállítás ezen vonalakon.
Az ideiglenes üzemszüneteltetési státusz a személyszállítási közszolgáltatás szüneteltetésére vonatkozik csak, a pályafelügyeleti tevékenységet az előírtak szerint folyamatosan végezzük továbbra is.
A vasúti pályáink igen korosak. A rendelkezésünkre álló források felhasználását igyekszünk a leghatékonyabban elvégezni, de nagyobb beruházásokra önerőből nincs lehetőségünk.
Saját forrásainkból a közelmúltban és a jövőben is az aktuális műszaki állapot megtartása, és a további romlás megelőzése a célunk. Átfogóbban koncentrálunk a 100, a 100c és a 110 számú vasútvonalakra Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében.

100-as vonal Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony

A 100-as menetrendi vonalszámmal ellátott vonal teljes hossza 336 km, ebből Szabolcs – Szatmár – Bereg megyére 93 km jut. A kétvágányú vonal Budapest – Tuzsér közötti szakasza 60-as illetve 54-es rendszerű. Tuzsértól egyvágányú a pálya.
A kétvágányú 93 km hosszú vonalszakasz 5,8%-án állandó, 5,1%-án ideiglenes korlátozás van érvényben. Az állandó sebességkorlátozásokat a vasúti menetrend szerkesztésekor már figyelembe veszik, többletkésést nem okozhatnak.

100c Mezőzombor – Rakamaz – Nyíregyháza

A vasúti menetrendben 80-as számmal is jelölt vonalszakasz hossza 44 km, ebből Szabolcs – Szatmár – Bereg megyére 30 km jut. A vonalszakasz egyvágányú, villamosított pálya.
Az egyvágányú 30 km hosszú vonalszakasz 10%-án állandó, 5%-án ideiglenes korlátozás van érvényben.

110 Debrecen – (Apafa) – Nyírbátor – Mátészalka

A 110-es menetrendi vonalszámmal ellátott vonal teljes hossza 70 km, ebből Szabolcs – Szatmár – Bereg megyére 42 km jut. A vonal összeköti Hajdú – Bihar megyét Szabolcs –Szatmár – Bereg megyével, azon belül Mátészalkát – Debrecennel.
Az egyvágányú 42 km hosszú vonalszakasz 53,8%-án állandó, 69,5%-án ideiglenes korlátozás van érvényben[2].

[2] Mivel állandó lassújelű szakaszon ahhoz képest további ideiglenes sebességcsökkentések vannak bevezetve, az átfedések miatt fordulhat elő, hogy a két szám 100%-ot meghaladó mértékű.

A vasúti pályák felújítási és karbantartási tevékenysége Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén.

A debreceni Területi Pályalétesítményi Osztály rendelkezésére álló források a vasútvonalak prioritásának figyelembe vételével kerülnek felosztásra. A lehetőségekhez mérten célunk megelőzni a pálya állapotának további romlását, a meglévő sebességkorlátozások kiváltása, a menetrendszerűség és a forgalombiztos közlekedés biztosítása.

Forrásaink jelentős részét a MÁV FKG Kft.-vel kötött szerződés keretében áll módunkban felhasználni a debreceni területi Pályalétesítményi Osztály által felügyelt vasútvonalaink felújítására és karbantartására.

2015. évben a felújítási költségeink

- 12,70%-át fordítjuk a 100-as számú vasútvonal Hajdúhadház-Záhony közötti szakaszára,
- 0,66%-át fordítjuk a 110-es számú vasútvonal Nyíradony-Mátészalka közötti szakaszára,
- 52,20%-át fordítjuk a 100c-es számú vasútvonal Tokaj-Nyíregyháza közötti szakaszára,
- 1,44%-át fordítjuk a 284-es számú vasútvonalakra,
- 5,97%-át fordítjuk a 400-as számú vasútvonalakra és
- 6,24%-át fordítjuk a többi vonalra a megyében.

2015. évben a karbantartási költségeink

- 16,21%-át fordítjuk a 100-as számú vasútvonal Hajdúhadház-Záhony közötti szakaszára,
- 5,27%-át fordítjuk a 110-es számú vasútvonal Nyíradony-Mátészalka közötti szakaszára,
- 3,90%-át fordítjuk a 100c-es számú vasútvonal Tokaj-Nyíregyháza közötti szakaszára,
- 5,83%-át fordítjuk a 284-es számú vasútvonalakra,
- 7,95%-át fordítjuk a 400-as számú vasútvonalakra és
- 19,30%-át fordítjuk a többi vonalra a megyében.

100-as számú vasútvonal Hajdúhadház-Záhony közötti szakasza:

A vonalszakaszon lévő 4,7 vkm-nyi ideiglenes sebességkorlátozások közül 2015. évben 1,1 vkm-nyi megszüntetését terveztük be 2015. évre. 1,6 vkm-t felterjesztettünk állandósításra.

110-es számú vasútvonal Nyíradony-Mátészalka közötti szakasza:

2014. december hónapban jelentős hosszban szükségessé vált a mérővonati pályadiagnosztikai vizsgálatok eredményének ismeretében a menetrendbe betervezett állandó 60km/h sebességkorlátozás 50km/h sebességkorlátozásra csökkentése a forgalombiztos közlekedés biztosításának érdekében. 2015. évben a tervezett munkálatok megvalósulásával 1600 m hosszban tervezzük 60km/h-ás ideiglenes sebességkorlátozások pályasebességre emelését a Nyírbátor-Hodász állomásközben, illetve 2016. évben 6700 m hosszban Hodász-Mátészalka állomásközben.

Felújítás jellegű, nagyobb volumenű beruházás az éves terveinkben nem szerepel, mivel a 2020-ig terjedő időszakra készülő országos közlekedésfejlesztési koncepcióban szerepel az érintett vasútvonal korszerűsítése is. Az Európai uniós fejlesztési támogatások felhasználásával megvalósuló beruházás jelentős javulást eredményezne a közlekedés színvonalában.

100c-es számú vasútvonal Tokaj-Nyíregyháza közötti szakasza:
2015. július-augusztus hónapban több helyszínt egy időben magába foglaló komplex felújítási munkálatok előkészítése zajlik. A felújítás tervezett költsége:1 187 000 000Ft. A vonalszakasz teljes kizárása mellett elvégzendő munkák nagyvonalakban:

- 14,5 vkm rostálás,
- 740 m alépítmény- és ágyazatcsere,
- 2 db komplett útátjáró átépítés,
- 28 vkm felépítmény karbantartó gépláncozás,
- 3,2 vkm síncsere,
- 1100 db hídfa csere.

A tevékenység előkészítése során elsődlegesen az elaprózódott, elszennyeződött és a belvízből adódóan elsárosodott ágyazatra visszavezethető ideiglenes sebességkorlátozások megszüntetésére koncentráltunk. A munkálatok megvalósulásával 4,4 vkm hosszban megszüntetésre kerülnek ideiglenes sebességkorlátozások a vonalon.

Peron felújítás:
Lehetőségeinkhez mérten az elmúlt évben szoros önkormányzati együttműködésben végeztünk peron felújítási munkálatokat Nyírcsászári megállóhelyen. Ez csak úgy valósulhatott meg, hogy az érintett település biztosította a szükséges új anyagokat, a kivitelezést végző munkaerőt és a szükséges gépeket. A MÁV Zrt. PÜF TI Db Területi Pályalétesítményi Osztály segítette a MÁV Zrt.-n belüli ügyintézést, biztosította a munka kivitelezéséhez szükséges műszaki tervezést, szakmai irányítást és a rendelkezésünkre álló használt anyagokat.
2014. évben egyeztetések kezdődtek külső megkeresésre hasonló tárgyban Tiszavasvári város Önkormányzatával és Nyírcsaholy község Önkormányzatával is. Első körben Tiszavasvári város Önkormányzata tudta vállalni a szükséges erőforrások és ráfordítások biztosítását, így a munkálatok 2015. évben valósulhatnak meg.

A vasúti személyszállítás helyzete Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében

Területi adatok, szervezeti struktúra:
A MÁV-START Zrt debreceni területi központja - igazodva a hálózati felépítéshez- két fő részegységre bontható.

- **Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság (TSZVI)** fő profilja a személyzetbiztosítás és menedzselés valamint a szolgáltatásértékesítés. A központ, megyéhez tartozó területén 633 fő munkavállaló teljesít szolgálatot:
  - 81 fő pénztáros
  - 258 fő jegyvizsgáló
  - 239 fő mozdonyvezető
  - 55 fő adminisztratív létszám
- **Járműbiztosítási Igazgatóság (JBI)** tevékenységébe tartozik elsősorban a MÁV-START Zrt területi kezelésében lévő vontatott és vontató járműveinek karbantartása, ezen kívül a külső felek által megrendelt karbantartási igények kielégítése. A központ megyei érdekeltsége 353 fő saját munkavállaló és 2 fő kölcsönzött munkaerő.

A területet érintő vonalak közül országosan is kiemelkedő jelentőségű a 100 sz. Budapest –Debrecen-Nyíregyháza- Záhony viszonylatú fővonal, amely az Észak-Alföld megyeszékhelyeinek egymás közötti, és a fővárossal való, valamint az országhatáron túl, a FÁK és balti államokkal való kapcsolatát biztosítják. A 100c. sz. Szerencs – Nyíregyháza fővonal Miskolc / Budapest, az északi megyék, és Kassa, Krakkó felé biztosítják a nemzetközi összeköttetést.
A Nyíregyházáról, illetve Mátészalkáról sugarasan kiágazó mellékvonalak biztosítják a környező települések kapcsolatát a szomszédos megyeszékhelyekkel, valamint a fővonali csatlakozásokkal a távolsági utazási igényeket is kielégítik.

A megyei vonalhálózat 545 km, ebből 107 km fővonal, ami teljes egészében villamosított és 94%-án kétvágányú közlekedést tesz lehetővé. A 325 km mellékvonalon dízelmozdonnyal vontatott kocsikkal és dízel motorvonatokkal történik a közlekedés lebonyolítása. 3 vonalon a személyszállítás jelenleg szünetel, ezek a Nagykálló-Nyíradony (112) és a keskenynyomközű vasútvonalak (118, 119).

vonal neve	km
80 sz. vonal Budapest-Keleti -Nyíregyháza(Rakamaz-Nyíregyháza)	**26**
100 sz. vonal Budapest-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony (Újfehértó – Záhony)	**81**
109 sz. vonal Debrecen – Tiszalök (Tiszavasvári - Tiszalök)	8
110 sz. vonal Nyírmihálydi – Mátészalka	39
111 sz. vonal Mátészalka-Záhony	57
112 sz.vonal Nagykálló-Nyíradony	*23*
113 sz. vonal Nyíregyháza – Zajta	101
114 sz. vonal Kocsord alsó – Csenger	25
115 sz. vonal Mátészalka – Tiborszállás	18
116 sz. vonal Nyíregyháza – Vásárosnamény kizár	59
117 sz. vonal Tiszalök kizár – Görögszállás	18
118 sz. vonal Nyíregyháza-Balsa-Tiszapart	*39*
119 sz. vonal Nyíregyháza-Dombrád	*51*
összesen	**545**

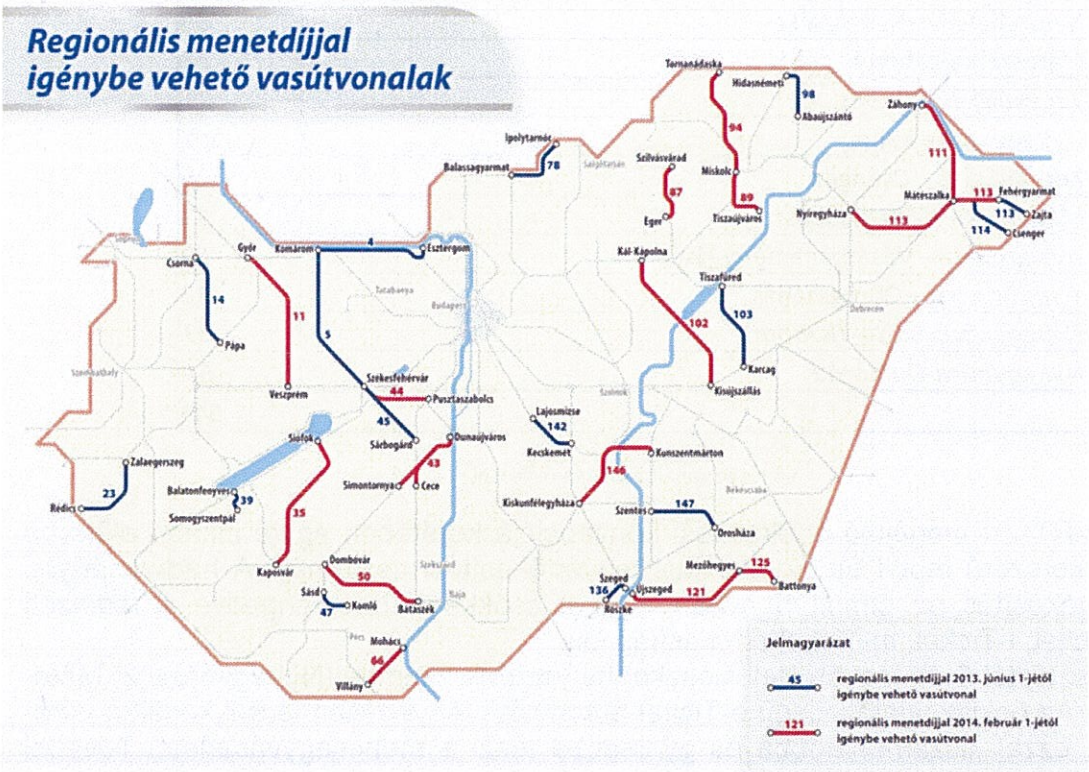
a megye vonalhálózatának adatai

A MÁV-START Zrt megújuló értékesítési koncepciója keretében egyre inkább előtérbe kerülnek a korszerű mobil és elektronikus jegyértékesítési csatornák. A hagyományos földi jegyértékesítés az elmúlt 5 évben 43%-al csökkent, teret engedve a fedélzeti (MJR), e-Ticket, i-Ticket, m-Ticket értékesítésnek.
2008. augusztustól 3 db jegyátvételi kioszkot helyeztünk üzembe (Nyíregyháza 2, Mátészalka 1db) Az önkiszolgáló jellegű e-Ticket automaták lényegesen lecsökkentik a várakozási időt, ezzel kiszámíthatóbbá és gyorsabbá teszi a menetjegyvásárlást. További előnye még a készpénzkímélő fizetési mód (internetes jegyértékesítési rendszer) Az e-Ticket használata 2009-tól dinamikusan nőtt, 2012-ben már lehetővé vált a teljesárú belföldi menetjegyek, valamint a felárak mobilegyenlegről történő kifizetése is. 2013-ban lehetővé vált az otthon nyomtatott jegyek elektronikus bemutatása a feláras vonatokon, sőt 2013. közepétől az otthon nyomtatott jegyre 3% kedvezményt is ad a Társaság.

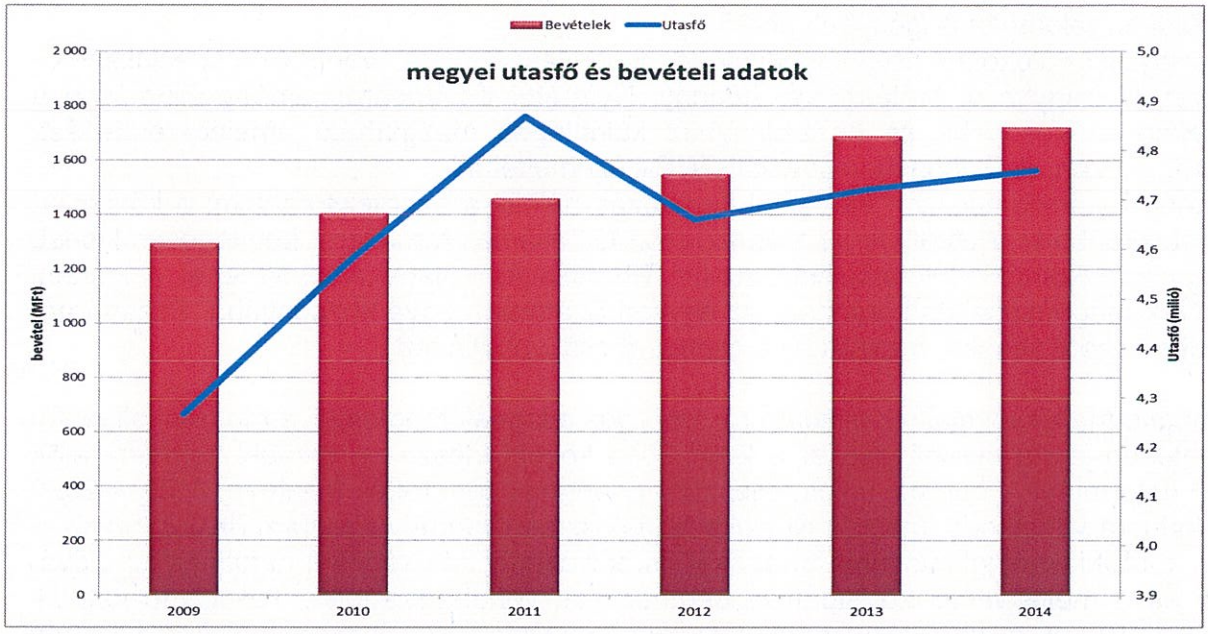
Bevételek, utasfő alakulása 2009-2014 között

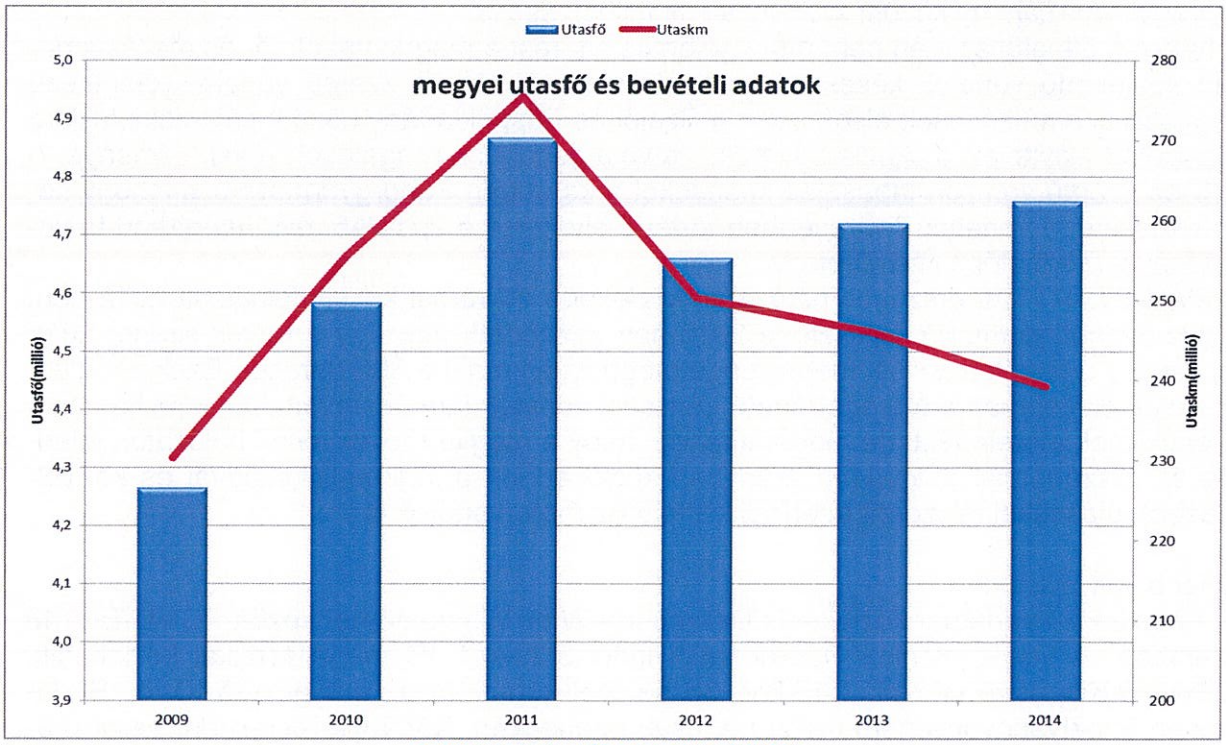
2009-ben menetrendváltáskor a hálózati vonalbezárások a megyében tervezetten 4 vonalat, illetve vonalszakaszt érintettek, a 113 sz. vonalon a Nyíregyháza-Nyírbátor és a Fehérgyarmat-Zajta szakaszt, a 114 sz. vonalon Kocsord alsó-Csenger, a 116 sz. vonalon Nyíregyháza-Vásárosnamény között. Ezekből végül a 113. sz. vonal Fehérgyarmat-Zajta és a 114 sz. vonal Kocsord alsó-Csenger szakasz lett járatszüneteltetésre meghirdetve.
2010-ben menetrendváltáskor ezek a szakaszok újranyíltak és attól kezdve megszakítás nélkül közlekednek a vonatok. A tarifareform részeként első lépésben 2013. június 1-től 15 mellékvonali szakaszon, (a megyében a 113 sz. vonalon Fehérgyarmat-Zajta, a 114 sz. vonalon Mátészalka- Csenger) átlagosan 15 %- al kedvezőbb tarifával juthattak hozzá az utasok a menetjegyhez. Majd 2014. február 1-től további vonalak kerültek bevonásra a kedvezményezett körbe, így már a 111 sz. vonal Mátészalka-Záhony is bekerült, továbbá a 113, 114 sz. vonalakat is kibővítették a megyeszékhelyig.

Az utasfő és bevételi adatok megyei szinten és a 3 legnagyobb városban is növekvő eredményeket mutatnak. A 2009-es év megtorpanása után sikerült enyhe emelkedést elérni a dolgozó havijegyek tekintetében, sőt a tanulóbérletek is folyamatos emelkedést mutatnak az országos csökkenő tendencia ellenére.



Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei idősoros adatok





SZSZB megye utasfő és utaskm alakulása

Vonatainkat az utasok igényeihez igazítva, mind a hivatás-, mind a távolsági forgalom szempontjainak figyelembe vételével közlekedtetjük, nemzetközi vonataink többsége belföldi forgalomban is igénybe vehető.
A mozgáskorlátozottak esélyegyenlőségének javításáért az IC vonatokon speciális férőhelyet, Nyíregyháza, Mátészalka, Záhony, Nyírbátor és Vásárosnamény állomáson a kerekes székesek ki- és beszállásához különleges mozgatható emelőberendezést, Nyíregyházán, és Záhonyban speciális WC-t üzemeltetünk.
Záhony határállomásokon keresztül korlátozás nélküli a személyforgalom: a közvetlen vonatokkal bárki eljuthat Ukrajna és az azon túli államok területére. Lényegesen kisebb forgalmú a Románia felé átkelést biztosító Tiborszállás – Nagykároly átmenet. A trianoni határok meghúzása két korábban, az egykori Szatmár megye központjába, Szatmárnémetibe vezető vonalat, a zajtait és a csengerit zsákvonallá tett.

A megye mellékvonalainak állapota az országos átlagnak megfelelő, a műszaki állapotot jelentősen javító beruházásokat a 2007-2013 közötti időszak – korábbi kormányzatok által determinált – európai uniós fejlesztési prioritásai nem tették lehetővé. A 2014-2020 periódusra vonatkozó Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) tervezete a korábbiaknál jelentősebb forrásokat és pályázati lehetőségeket tartalmaz az elővárosi és a mellékvonali kötöttpályás beruházások vonatkozásában. Tovább folytatódik majd a 100-as számú vasútvonal Püspökladány-Debrecen, Debrecen-Nyíregyháza és Nyíregyháza-Záhony közötti szakaszainak fejlesztése is.
A hálózati átlagtól szintén nem mutat jelentős eltérést a megye vasúti fő- és mellékvonalain közlekedő vonatok késési statisztikája sem. A 100-as számú vonalon jelentkező nagyobb számú késések elsősorban a Szajol és Püspökladány közötti pályafelújításhoz kapcsolódó kivitelezés okozta zavarok, illetve a gondatlan rongálások következménye. A 110-es számú vonalon tapasztalt késéseket a korábban Fehérgyarmat-Füzesabony között közlekedő vonatok Debrecenben történő elvágása a 2014/15. évi menetrend bevezetésével érezhetően csökkentette.
A MÁV-START Zrt. országos hálózatán közlekedő elővárosi kocsik felújítása 2012-ben, a gyorsvonati járművek fejlesztése 2013-ban kezdődött meg; így a tervek szerint 2015 év végére a felújított kocsik mennyisége meghaladja majd a 300 darabot. Ezek az intézkedések elsősorban a térséget érintő távolsági vonatok járműszínvonalának javításában jelenthetnek előrelépést; de megemlítendő, hogy a megye mellékvonali hálózatán jelenleg az országosnál magasabb arányban közlekednek a légkondicionálóval és kényelmesebb ülésekkel felszerelt InterPici kivitelű Bz motorvonatok is.

Kisebb változások:
Új nemzetközi vonatpár közlekedik Debrecen - Wien Westbahnhof között EC142/EC143 számban. A vonat jelenleg Debrecenből indul 5:28-kor. IC megállásokkal közlekedik, Kőbánya-Kispestre érkezik 7:45-kor, 35 perccel korábban az eddigi első IC-től. Budapesten fejpályaudvarra nem megy be, csak Ferihegyen, Kőbánya-Kispesten, Ferencvárosban és Kelenföldön áll meg. Bécsbe érkezik 11:12-kor. A vonatpár közvetlen belföldi összeköttetést is biztosít Tatabányára, Győrbe és Mosonmagyaróvárra. Bécsből 16:48-kor indul vissza és 22:33-kor érkezik Debrecenbe. Kőbánya-Kispestről 20:11-kor indul, 34 perccel később az eddigi utolsó IC-től.

A EC142/EC143 számú vonatpár a tervek szerint 2015 december 13.-tól Nyíregyházáról fog indulni és érinti Budapest-Keletit, viszont nem érinti Ceglédet, Ferihegyet és Kőbánya-Kispestet. Végállomása Wien Hauptbahnhof lesz, kb. fél órával későbbi érkezéssel, mint most a Westbahnhofra.
A 16303 (volt 16305) sz. zajtai vonat Debrecen állomástól Budapestig a Kengyelfutó vonatok mintájára begyorsításra került, így Debrecen és Ferihegy között nem áll meg.

A megye városaiból a megyeszékhely megközelíthetőségét és járatsűrűségét az alábbi táblázat szemlélteti 2009-ben és 2014-ben.

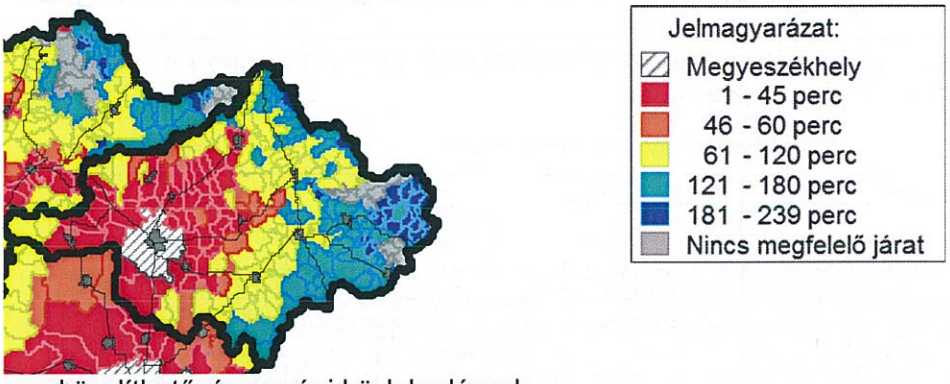
Sorszám	Település neve	Megyeszékhely elérhetősége (perc)						Járatsűrűség		
		2009	2014	2009	2014	egyéni közlekedés	autóbusz	vonat/nap		autóbusz
		Személyvonat		IC/IP/Nemz.				2009	2014	
1	Nyíregyháza	-	-	-	-	-	-	182	110	345
2	Mátészalka	105	98		-	56	80	96	62	49
3	Kisvárda	43	43	27	31	45	90	47	50	10
4	Újfehértó	10	11			21	32	54	47	40
5	Tiszavasvári	56	54			30	45	19	18	48
6	Nyírbátor	83	84		-	39	64	49	33	46
7	Nagykálló	23	21			17	35	20	8	126
8	Vásárosnamény	109	110		-	47	78	35	38	19
9	Fehérgyarmat	218	218			77	115	35	17	13
10	Nyírtelek	10	10	-	-	17	20	24	42	64
11	Ibrány	74	-	-	-			12	-	
12	Nagyecsed	124	116					25	27	
13	Balkány	-	-	-	-			-	-	
14	Tiszalök	43	41					34	21	
15	Nagyhalász	86	-					12	-	
16	Nyírmada	89	87	-	-			17	17	
17	Rakamaz	34	29		-			40	40	
18	Csenger	166	158					16	6	
19	Kemecse	15	16	-	-			38	43	
20	Baktalórántháza	71	71	-	-			16	16	
21	Demecser	27	26	-	18			38	43	
22	Mándok	94	89	78	71			16	16	
23	Záhony	71	69	55	50			62	65	
24	Dombrád	131	-	-	-			12	-	
25	Ajak	39	40	-	-			38	40	
26	Vaja	74	81	-	-			16	17	
27	Nyírlugos	-	-	-	-			-	-	
28	Máriapócs	58	65		-			20	8	

megyeszékhely elérhetősége

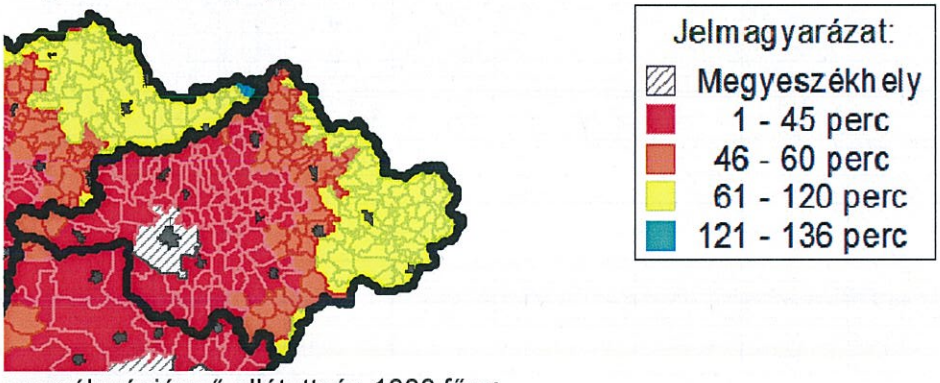
A fő- és mellékvonalak hálózata a megye területét jól lefedik. A később kiépült közutak sok helyütt párhuzamos nyomvonalon futnak, ami az indokoltnál jobban erősíti a közúti közlekedés versenyét, kedvezőtlenítve a mellékvonalak kihasználtságát és megosztva az állami személyszállítási dotációt.
A megyeszékhely megközelíthetőségénél jól látszik az egyéni közlekedés előnye a közösségi közlekedéssel szemben, a megye bármely pontjáról maximum 2 óra alatt elérhető a központ. Ugyanez az időintervallum a közösségi közlekedés bármely válfaját tekintve csak a Vásárosnamény, Mátészalka, Nyírbátor térségéig terjed. Ezeken a városokon túl drasztikusan megnő az eljutási idő, sőt van, ahol abszolút ki van zárva a kö-

zösségi közlekedésből az országrész. Az egyéni közlekedés előnyeit erősen árnyalja az a KSH statisztikai adat miszerint a megyében az 1000 lakosra jutó gépjármű 166-235 db, csak a megyeszékhelyen illetve ennek néhány km-es körzetében éri el a 235-273 db-ot. Ugyanakkor az országos átlag 312-422 db/1000 lakos.

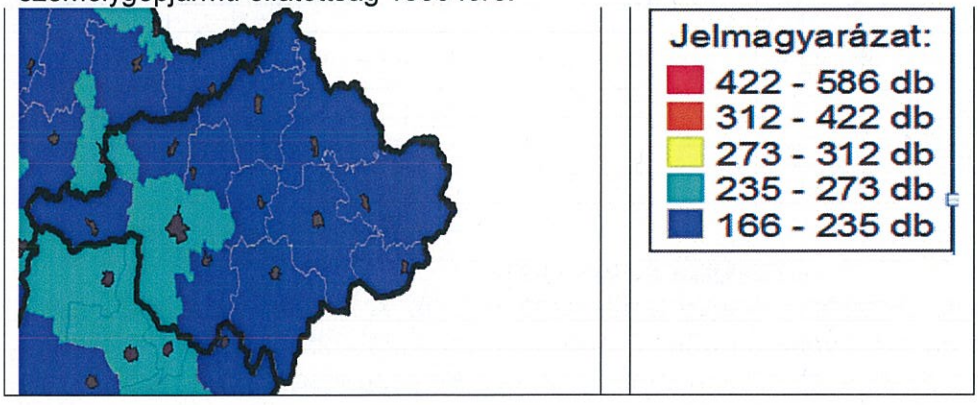
megközelíthetőség közösségi közlekedéssel:



megközelíthetőség egyéni közlekedéssel:



személygépjármű ellátottság 1000 főre:



Járműbiztosítás és jármű karbantartási tevékenység

A Nyíregyháza Mozdonyjavító műhely V43, V46 és V63 villamos mozdonyok, M44-400 dízel tolató mozdonyok, Bz és BzIP motorkocsik karbantartását végzi. A műhely a járműkarbantartáson kívül végez fékezőszelep javítást és nyomásmérő műszerkalibrálást. Nyíregyháza Kocsijavító műhely által karbantartott járművek: 10-67 és 20-67 sorozatú

IC kocsik, 20-07 sorozatú 4 tengelyes és Bzx sorozatú 2 tengelyes mellékvonali kocsik. A műhely a kocsi karbantartás keretében klíma berendezés karbantartási tevékenységet is végez. 2013. 05. 28-tól kölcsönzött munkaerő bevonásával saját hatáskörben végzi a vasúti személyszállító járművek külső mosását.
Záhony Mozdonyjavító műhely M40, M47-1300, M47-2000, M62 és széles nyomtávú M62 sorozatú mozdonyok karbantartását végzi. A műhely a járműkarbantartáson kívül végez vasútijármű mérlegelést, valamint szállító és rakodó targonca fővizsgálatot.
Fényeslitke Teherkocsi javító műhely teherkocsik futójavításain kívül üzemi célú kocsi és kerékpár fővizsgálatot is végez és részt vesz a belső alkatrészgyártásban légfék tömlők, fékgerendelyek, féksaruk, valamint Wifi szerelőlapok előállításával.
Az elmúlt évek beruházásainak köszönhetően Nyíregyházán felújításra került a gépi kocsimosó berendezés és a vasúti járművek belső tisztításait elősegítő tisztítóponk. A felújítás keretében szennyvíz elvezető tálca és szennyvízkezelő berendezés került kialakításra, amely biztosítja a tisztítási tevékenység környezetvédelmi előírásoknak megfelelő végzését.
A MÁV-START Zrt. által a térségben üzemeltetett személyszállító kocsik egy jelentős része magas életkorú, alacsonyabb komfort fokozatú jármű, amelyek döntően a mellékvonali forgalomban közlekednek, de az utóbbi években egyre nagyobb számban jelennek meg a korszerű, magasabb komfort fokozatot képviselő Orosz motorvonatok, Bmx és Bhv sorozatú elővárosi kocsik. Ez a korszerűsítési folyamat az újbeszerzésű Flirt motorvonatok üzembeállása után folytatódik. A tervek szerint az üzemen kívül helyezett magas életkorú személykocsikat Bhv sorozatú elővárosi kocsikból és V43-2000 sorozatú mozdonyból összeállított szerelvények váltják fel, amelyek ingavonati üzemben közlekedve biztosítják a rövid fordulóidős közlekedést.

Vasúti árufuvarozás helyzete

Amint a bevezetőben jeleztük, a szállítási piac liberalizációja teljesen befejeződött. A vasúti árufuvarozást, a nyílt pályákhoz való szabad hozzáférés elvén, bármely engedéllyel rendelkező vasútvállalat végezheti. Jelenleg több tucatnyi magyar és más EU-s vállalkozás végez ilyen tevékenységet a MÁV pályahálózatán. A MÁV korábbi árufuvarozási üzletágát a vasúti átalakításoknak megfelelően szintén privatizálták, így egy lett a sokszereplős vasúti áruszállítási piacon.
A MÁV-nak, mint a pályát üzemeltetőnek nem lehetnek információi a vasúti áruszállítás mennyiségi, minőségi paramétereiről. Az azonban tudható, hogy Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén meghatározó a mezőgazdasági termelés. Így természetes, hogy a vasúti szállításigényesség meghatározó része is ebből az ágazatból származik. Az előzők miatt jelentős mértékű a szezonalítás, és a megye feladási, leadási árufuvarozási teljesítménye kisebb, mint a bányákkal, nagyiparral bíró területek teljesítménye.
A rendszerváltozást követő gazdasági szerkezeti átalakulással a térség számos olyan gazdálkodója elsorvadt, mely korábban komoly vasúti fuvaroztató volt. Számos iparvágány kihasználatlanul vár hasznosításra. Sajnos az is megfigyelhető hogy olyan tömegáruk, mint a műtrágya, kavics, falazó anyagok, poranyagok, takarmányok, egyes vegyi anyagok, vasáruk, a közútra terelődtek, nem ritkán tengelynyomást túllépő tehergépko-

csikban, amelyek így rongálják az utakat, és balesetveszélyesebbé teszik a közúti közlekedést.
A térség felmerülő árufuvarozási igényeit a versengő vasútvállalatok képesek kielégíteni. Sőt, a meglévő vasúti áruszállítási képesség jóval nagyobb és rendszeresebb árumennyiség elszállítását is biztosítaná.
Szabolcs-Szatmár-Bereg megyének két vasúti határállomása van Ukrajna felé: Záhony - Csap és Eperjeske - Bátyú, illetve Románia felé egy: Tiborszállás - Nagykároly. Ez utóbbi lehetőséget Románia felé az árufuvarozó vasútvállalatok még nem „fedezték fel", évtizedek óta nem veszik igénybe. Az ukrajnai átmenetek forgalma jelentős, bár korántsem annyi, mint a 80-as, 90-es években. A jelenlegi ukrajnai válság elhúzódása tovább apasztja az árufuvarozást, az oroszországi áruk elkerülik Ukrajnát, s így a megye határállomásait is. Ez számos megyei munkahelyet veszélyeztet, foglalkoztatási gondok máris jelentkeznek. Az eperjeskei átmenet kizárólag a teherforgalom céljait szolgálja, korszerű határvizsgálati eszközökkel. Az ukrajnai átmenetek áruforgalma teljes körű, míg Tiborszállásnál csak 18,5 tonnás tengelynyomás a megengedett.

Vasútbiztonság

Az elmúlt évek statisztikái alapján, a mellékelt összesítő táblázatban 2009, 2010 és 2011. években jól megfigyelhető egy növekvő tendencia, mely az idegen hibából (szándékos cselekmények) bekövetkezett események számának emelkedéséből adódott. Talán a fémfelvásárlások szigorítása miatt 2011. év után csökkenni kezdett a szándékos események száma (2013. évben már csak 61 eset a 2012. évi 150-nel szemben). A 2014. márciusában hatályba lépett törvénymódosítással szinte teljesen megszűnt a vasúti szakanyagok eltulajdonítása a területünkön.

MÁV Zrt. Db. Terület, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén történt balesetek 6 éves adatai							
ÉV	2009	2010	2011	2012	2013.	2014.	2015.I.-III. hó
Közlekedő vonat balesete	1	2	0	0	0	0	0
Vonatveszélyeztetés	3	3	3	2	1	0	0
Elegyrendezés közbeni baleset	16	19	24	23	15	24	6
Baleset útátjárón	8	6	5	9	5	5	3
Baleset a vasút egyéb területén	32	16	21	36	25	30	5
Gondatlan veszélyeztetés	42	48	84	42	50	57	15
Szándékos cselekmények	87	118	163	150	61	33	8
Összes baleset:	**189**	**212**	**300**	**262**	**157**	**149**	**37**

A közlekedő vonatok balesete illetve a közlekedő vonatok veszélyeztetése nem jellemző a megyére (1-5 eset évente). Az előfordult néhány eset, viszont vasutas dolgozó mulasztására, illetve vasúti műszaki meghibásodásra vezethető vissza. A kötöttpályás (vasúti) közlekedésben megjelenő vasútvállalatok is egyre nagyobb számban okoznak vasúti baleseteket a MÁV hálózatán, viszont a megyében még nem fordult elő baleset idegen vasút hibájából. A tolatási balesetek között közfeltűnést keltő súlyos baleset nem történt.

MÁV Zrt. Db.Terület, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén közút-vasút keresztezésben bekövetkezett balesetek 6 éves adatai							
ÉV	2009	2010	2011	2012	2013.	2014.	2015.I.-III. hó
Összes útátjárós baleset:	**8**	**6**	**5**	**9**	**5**	**5**	**3**
Halálos kimenetelű	1	1	3	2	0	0	0
Személyisérüléses	2	2	1	3	0	1	0
Anyagi káros	6	4	1	4	5	4	1
Meghaltak száma	1	1	3	2	0	0	0
Megsérültek száma	3	2	1	4	0	1	0

Az útátjárókban történt elütéses balesetek száma elenyésző az összes balesethez viszonyítva. Az események mindegyike a KRESZ szabályok megszegése miatt következett be. Vasúti hibára visszavezethető okból ritkán (évente legfeljebb 1 eset) fordul elő ütközés közút-vasút szintbeli kereszteződésén. Az utóbbi években több helyen került sor útátjáró korszerűsítésekre, ezek nagy részben optikacserét jelent (a jobban látható LED-es optikára történő csere), illetve a már meg lévő fénysorompó kiegészítése fél csapórúdakkal.

MÁV Zrt. Db.Terület, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén egyéb helyen bekövetkezett balesetek 6 éves adatai							
ÉV	2009	2010	2011	2012	2013.	2014.	2015.I.-III. hó
Összes baleset:	**32**	**16**	**21**	**36**	**25**	**30**	**5**
Halálos kimenetelű	8	4	6	10	6	9	3
Ebből öngyilkos	5	2	5	9	3	7	1
Személyisérüléses	21	10	12	22	19	13	2
Ebből utasbaleset	22	8	9	20	16	11	2
Állatelütés	2	1	3	3	0	3	0

A vasút egyéb területén bekövetkezett balesetek egy része öngyilkosság, más részük utas baleset illetve állatelütés. Az öngyilkosságok száma jelentős, a megyében különösen Kisvárda állomás és Sóstó megállóhely előtt fordult elő. Az utas balesetek elsősorban a mozgó vonatról történő leugrás, elesés lépcsőn és peronon elesés következtében fordulnak elő, melyek általában könnyű sérüléssel jártak.

MÁV Zrt. Db.Terület, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén történt gondatlanságból bekövetkezett balesetek 6 éves adatai							
ÉV	2009	2010	2011	2012	2013.	2014.	2015.I.-III. hó
Sorompórongálás	38	41	38	37	40	49	14
Egyéb rongálás	4	7	46	5	10	8	1
Összes:	**42**	**48**	**84**	**42**	**50**	**57**	**15**

A gondatlanságból okozott események döntően a félsorompó csapórúd letörése, valamint a vasúti pálya mellett engedéllyel, vagy éppen engedély nélkül dolgozó idegen munkavállalók helytelen munkavégzéséből adódó rongálás (például: kábelvágás).

MÁV Zrt. Db.Terület, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén történt szándékossságból bekövetkezett balesetek 6 éves adatai							
ÉV	2009	2010	2011	2012	2013.	2014.	2015.I.-III. hó
Vonatdobálás	17	17	15	16	9	9	1
Optika rongálás	24	14	20	19	16	3	1
Egyéb rongálás	8	18	27	14	4	4	0
Kábel lopás	2	23	34	21	6	3	1
Légvezeték lopás	0	0	1	2	0	0	0
Akkumulátor lopás	1	0	0	0	0	0	0
Egyéb lopás	29	40	60	71	18	7	3
Sinre idegen anyag helyezése	5	5	5	6	6	6	0
Vasutas dolgozó bántalmazása	1	1	1	1	2	1	2
Összes:	**87**	**118**	**163**	**150**	**61**	**33**	**8**

A szándékos cselekmények esetszáma a korábbi évekhez viszonyítva jelentősen csökkent. Visszaeset a vonatdobálások és a lopások száma. A kábellopások száma is elenyésző, melyek jelentős értéket képviseltek a MÁV-nak okozott károk tekintetében, Az utóbbi két évben összesen 4 kábellopásos esemény fordult elő a megye területén.
A vagyon elleni cselekményeknél meghatározó volt a színesfémlopásból eredő kár, mely az idei évben teljesen megszűnt. Kisebb mértékű a vasúti járművek, épületek festékkel történő lefújása, összefirkálása, a graffitizés. Növekedett viszont a vasúti járművek megrongálása.

Az utasok ellen irányuló lopások felderítésében nagy előrelépést jelentenek a frekventált állomásokon elhelyezett térfigyelő rendszerek. Ezen rendszerek fejlesztését tovább kell folytatni az állomások környékén is (vasútállomások előtti terek), melyekbe az önkormányzatokat is célszerű bevonni.
A szándékos cselekmények megakadályozásában nagy segítséget kapunk a készenléti rendőrségtől és a polgárőr szervezetektől is, akikkel közös akciókat is szervezünk a személyvonatokon és a veszélyeztetettebb állomásokon.

A vasúti fejlesztések

2007-től a korábbi vasúti kezelésű beruházásokat a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - NIF Zrt. vette át kormányzati döntés alapján. Így jelenleg a nagy volumenű beruházások hiteles információi a NIF-nél elérhetők, melyből kettő vonatkozik a megyére:

- Budapest Rákos (kiz.) - Hatvan - Miskolc - Nyíregyháza (kiz.) vasútvonal engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése, A vasútvonal tervezési sebessége Aszód - Nyíregyháza között 160 km/óra. A jelenleg egyvágányú Mezőzombor - Nyíregyháza szakaszra a tervek második vágány figyelembe vételével készülnek, Tokajnál új Tisza híd tervezésével. A tervezés tartalmazza az állomások rekonstrukcióját, szükség szerint magas peronok, gyalogos illetve közúti alul- és felüljárók tervezését. Az emelt sebesség bevezetése a nyíltvonali szakaszokon szükség szerint ívkorrekciók építésével lehetséges, a zömmel síkvidéki vonalvezetés miatt

azonban általában a vasúti pálya átépítése helyben cserével kerül megtervezésre. a jelenleg üzemelő jelfogós biztosítóberendezések elavulttá válnak, ezért a vonal állomásain új elektronikus biztosítóberendezés kerül tervezésre, a vonalon az ETCS 2, GSM-R és központi forgalomirányítás figyelembe vételével. Az energiaellátási, távközlési és térvilágítási berendezések korszerűsítése ugyancsak tervezésre kerül.

- A Debrecen - Záhony vasútvonalszakasz átépítéséhez szükséges kiviteli és tender tervek, valamint a kivitelezésre irányuló közbeszerzési eljárás műszaki kötetеinek elkészítése.

2007 évben Nyíregyháza (kiz.) – Vásárosnamény (kiz.) vonal 8,8 vágány km felépítmény átépítés történt mintegy 529 M Ft ráfordítással, amely 17 percnyi menetidő rövidülést eredményezett, továbbá a tengelyterhelés növelésével a vasútvonalon az áruszállítás lehetőségei is bővültek Vásárosnamény irányából Nyírmadáig.

2008 évben a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében 1227,3 M Ft ráfordítás történt, melyből mintegy 10 M Ft épület felújítás, 40,6 M Ft jármű mérleg felújítás és 37 M Ft biztosítóberendezések felújítási munkák.

2009 évben a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében 572,4 M Ft ráfordítás történt, melyből mintegy 26,5 M Ft magasépítmények felújítása történt meg.

2010 évben a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében 904,8 M Ft, továbbá karbantartás keretében további 590,2 M Ft ráfordítás történt. 2010-ben a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által Európai Uniós forrásból mintegy 5194 M Ft értékben valósult meg Záhony térségében a széles nyomtávolságú vasúti pálya és, erősáramú és biztosítóberendezések felújításának I. üteme. Továbbá ehhez kapcsolódóan történt a MÁV Zrt. által finanszírozott tervezés 158 M Ft értékben.

2011 évben a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében 1678 M Ft, melyből mintegy 17 M Ft járműmérleg felújítási munkákat végeztünk. Ebből a keretből történt a 100c Szerencs-Nyíregyháza vasútvonal megerősítési munkáinak elvégzése, mely előkészítette a NIF Zrt. által következő évben induló Szajol – Püspökladány vasútvonal átépítése miatt fellépő vasúti személy és teherforgalom részben történő átirányítását. A megyében ebben az évben a vasúti pályára karbantartás keretében további 722 M Ft ráfordítás történt.

2012 évben a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében 1141,5 M Ft, melyből mintegy 464 M Ft biztosítóberendezés, 1,6 M Ft magasépítmény, 24 M Ft járműmérleg, és 39,7 M Ft kocsimosó berendezés felújítási munkákat végeztünk. Továbbá vasúti pályára karbantartás keretében további 787,4 M Ft ráfordítás történt.

2013 évben a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében 1850 M Ft, melyből mintegy 414 M Ft távközlési erősáramú és biztosítóberendezési (TEB), 5,5 M Ft magasépítmény, 4 M Ft járműmérleg, és 39,7 M Ft értékben kocsimosó berendezések felújítási munkáit végeztünk el. A vasúti pályára karbantartás keretében további 787,4 M

Ft ráfordítás történt. 2013-ban a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által nagy részben (85%) Európai Uniós forrásból mintegy 18 291 M Ft értékben valósult meg Záhony térségében a széles nyomtávolságú vasúti pálya, erősáramú és biztosítóberendezések felújításának II. üteme. Továbbá ehhez kapcsolódóan történt a II. ütem MÁV Zrt. által finanszírozott tervezése 493,6 M Ft értékben.

2014 évben a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében 1523,6 M Ft, melyből mintegy 495 M Ft távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési (TEB), 6,2 M Ft magasépítmény, 19,7 M Ft járműmérleg felújítási munkáit végeztünk el. A vasúti pályára karbantartás és baleseti kárelhárítási feladatokra további 676,2 M Ft ráfordítás történt.

2015 évre vonatkozólag a megyében a vasúti pályára és tartozékaira felújítás keretében történő munkavégzésre összesen 2263 M Ft már lekötött élő szerződéssel rendelkezünk, melyből mintegy 840 M Ft TEB (ennek nagy része az új járműdiagnosztikai eszközök telepítése és vágányfék cserék), 32 M Ft magasépítményi munka (Nyírmada vasútállomás felújítása, mely már műszaki átadásra vár). Továbbá a vasúti pályára karbantartás keretében történő munkavégzésre további 799 MFt összegű szerződéssel rendelkezünk.

Az előzőekből levonható következtetés, hogy a MÁV Zrt. vasútvonalain nagyobb, teljes körű vasúti pálya átépítési munkák a NIF Zrt. közreműködésével, Európai Uniós források felhasználásával történnek. Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében ilyen átépítés a Záhony térségében végzett széles nyomtávolságú vasútvonal átépítése volt. A hosszú távú tervekben szerepel a jelenleg is folyó (Szajol-Püspökladány) 100-as számú vasúti fővonal Európai uniós forrásból történő átépítésének folytatása, mivel a Szajol–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony vonalszakasz az ötös számú páneurópai közlekedési korridor alternatív útiránya. Továbbá készülnek a Budapest Rákos (kiz.) - Hatvan - Miskolc - Nyíregyháza (kiz.) vasútvonal engedélyezési és kiviteli tervei. Az átépítésekről konkrét információkat a NIF Zrt. tud adni.

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiában meghatározott távlati célokkal összhangban a 2014-2020 közötti időszakra terjedő országos jelentőségű vasúti fejlesztési projektek közül a következők érintik a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei vasútvonalakat (az 1696/2014. (XI.26.) Korm. számú határozat alapján):

Az országos vasúthálózat középtávú előkészítési és építési feladatai közül:
2015. január 01. után indítani tervezett projektek:
- Miskolc-Nyíregyháza korszerűsítés

A városi, valamint a vasúthálózathoz kapcsolódó átszálló csomópontok és hozzávezető közösségi közlekedési infrastruktúra középtávú előkészítési és építési feladatai közül:
2015. január 01. után indítani tervezett projektek:
- Nyíradony-Mátészalka korszerűsítés

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program nagyprojekt-listáján szereplő tételek közül:
2015. január 01. után indítani tervezett projektek:
- Miskolc-Nyíregyháza korszerűsítés

Befejezés

2013-ban az EU elfogadta a 2014-2020-as tervezési időszak költségvetését. Ez alapján a 2014-2020 közötti időszakban jelentős uniós forrás áll Magyarország rendelkezésére. A korábbi hét-éves periódushoz képest – melynek a legfőbb célja a leszakadt régiók felzárkóztatása volt – a most induló ciklusban az EU más célkitűzéseket vállalt. Ezeket 11 pontban foglalta össze. A 11 pontból kiemeljük azokat, melyek a környezetbarát vasúti közlekedéssel összefügghetnek:

- Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás támogatása minden ágazatban.
- Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázat-megelőzés és –kezelés előmozdítása.
- A környezetvédelem és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása.
- A fenntartható közlekedés előmozdítása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban.
- A foglalkoztatás és a munkavállalói mobilitás ösztönzése.

Az Országgyűlés 2014. januári első ülésén elfogadta a „Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció"-ról szóló határozatát. Ez a nemzeti sajátos célok mellett tartalmazza az unió 11 célját is. Ezek alapján folynak a tervezés további lépcsői. Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2014-2020 (IKOP) foglalkozik az egyéb közlekedési ágak mellett a vasút TEN-T hálózathoz tartozó elemeivel, ezek Szabolcs-Szatmár-Bereg megye vonatkozásában a 100c és a 100-as vasútvonalat jelentik.

Elkészült a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, amelyet a Kormány 2014. augusztus 28-án 1486/2014.(VIII.28.) számú határozatával elfogadott. A 2014-2050-es időhorizontra kiterjedő Stratégia az Országos Fejlesztési Koncepció és az Országos Területfejlesztési Koncepció fejlesztési prioritásainak figyelembevételével készült. Ebben az EU-s irányelvekkel összhangban megjelenik a kötöttpályás közlekedés prioritása, a széndioxid kibocsátás csökkentésére is tekintettel.

Szintén megkezdődött a 2014-2020-as időszakra szóló Terület- és Település-fejlesztési Operatív Programok (TOP) kidolgozása, melyben kulcsszerepe van a megyei önkormányzatoknak. Azonban ezekben már nem érvényesülnek a fenti elvek: a nem kötöttpályás közlekedés fejlesztését favorizálja. Így a vasúti mellékvonalak, hasonlóan az előző 7 éves ciklushoz, ismét kimaradhatnak a fejlesztési lehetőségekből, miközben közutakból még a négyszámjegyűek is fejleszthetők!

Tény: Nyugat-Európában sorra nyílnak meg a nagysebességű vasútvonalak, s reneszánszát éli a hivatásforgalomban is a helyi tömegközlekedést és az egyéni autóközlekedést (P+R) jól kiegészítő vasút. Az EU támogatja a közúttal szemben számos helyen túlzottan tért vesztett vasúti közlekedést.

A környezetvédelmi szempontok kedvezőek, biztonságosabb a közútnál, kisebb a fajlagos hely- és energiaigénye, jelentős a tömegszállító képessége. Ezek a jelentős externáliák indokolják, hogy a társadalom támogassa a vasúti tömegközlekedést. Fogyasztóbarát, kisebb, de színvonalasabb vasút kell, amely a nagytávolságú illetve az elővárosi személyközlekedésben, a tömegáru és kombinált fuvarozásban, kapcsolódóan

a logisztikai központokhoz, keresletet elégít ki.
Az előző ciklusban a megyét érintően működött a HU-RO Határmenti Együttműködési Program (HURO-CBC), és a Magyarország - Szlovákia - Románia - Ukrajna ENPI Határon Átnyúló Együttműködési Program 2007-2013 (HUSKROUA-CBC) határon átnyúló együttműködés. Az új ciklusban még nem ismert a folytatás miként je, ám 2014-2020-as Európai Területi Együttműködési (ETE) transznacionális és interregionális programok tervezésében és intézményrendszerének kialakításában, a határon átnyúló programok tervezésében várhatóan nyílnak hasonló lehetőségek.
Kérjük, hogy a területfejlesztési tervezés, projektgenerálás során a vasúti mellékvonalakat tekintsék éppúgy a hálózat szerves részének, mint ahogy a mellékutakat a közúthálózatnál. Javuljon az állomások, megállóhelyek elérhetősége a helyi járatok, kerékpárutak csatlakozásával, a B+R és P+R megoldásokkal.
A vasútállomások, megállóhelyek a városok, falvak kapuiként működnek. Keressük az együttműködést az önkormányzatokkal ezek üzemeltetésében, ugyanakkor támogatjuk a kihasználatlan ingatlanok közösségi hasznosítását (pld.: polgárőrség, rendőrőrs, posta, stb.).
Ezekben a feladatokban kérjük a megyei és helyi önkormányzatok átgondolt döntéseit, segítségét. Tegyék mérlegre a közvetlen költségeken túl, a másodlagos, nehezen számszerűsíthető, de a társadalom szempontjából legalább olyan fontos tényezőit is, mint a környezet és az egészség védelme, a biztonság, az elérhetőség, a helyi közösségek összetartása, hagyományai és az életminőségre ható egyéb szempontok. Ezek nélkül nem hozhatók felelős döntések közös, és utódaink jövőjéről.

Debrecen, 2015. június

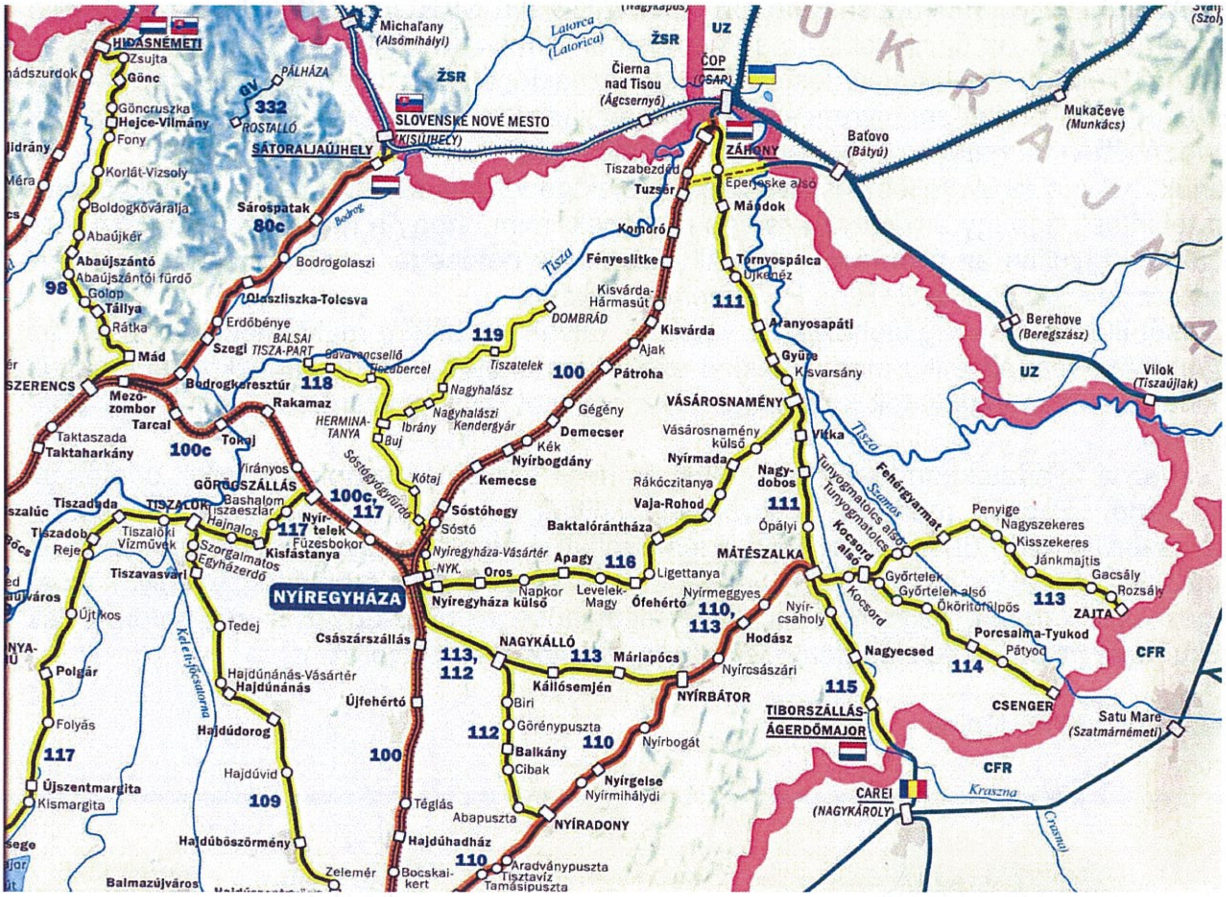
/:Nagy Krisztián:/
Pályavasúti Területi Igazgató
MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen

MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság
Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen 1.
4024 Debrecen, Piac u. 18.

/:Katona Sándor:/
Igazgató
MÁV-Start Zrt.
Debrecen Területi
Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság

MÁV-START Zrt.
Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság
Debrecen
1.
4025 Debrecen, Petőfi tér 12.

Melléklet


HIDASNÉMETI
Zsujta
Gönc
Göncruszka
Hejce-Vilmány
Fony
Korlát-Vizsoly
Boldogkőváralja
Abaújkér
Abaújszántó
Abaújszántói fürdő
Golop
Tállya
Rátka
Mád
98
Michaľany (Alsómihályi)
ŽSR
PÁLHÁZA
332
ROSTALLÓ
SÁTORALJAÚJHELY
SLOVENSKÉ NOVÉ MESTO (KISUJHELY)
Sárospatak
80c
Bodrogolaszi
Olaszliszka-Tolcsva
Erdőbénye
BALSAI TISZA-PART
Szegi
Bodrogkeresztúr
118
SZERENCS
Mező-zombor
Tarcal
Rakamaz
Taktaszada
Taktaharkány
100c
Tokaj
Latorca (Latorica)
ŽSR
UZ
ČOP (CSAP)
Čierna nad Tisou (Ágcsernyő)
ZÁHONY
Tiszabezdéd
Tuzsér
Eperjeske alsó
Mándok
Komoró
Fényeslitke
Kisvárda-Hármasút
Tornyospálca
Újkenéz
111
Kisvárda
Ajak
Pátroha
DOMBRÁD
119
Tiszatelek
100
Nagyhalász
Nagyhalászi Kendergyár
Ibrány
HERMINA-TANYA
Buj
Gégény
Demecser
Kék
Nyírbogdány
Kemecse
Kótaj
Sóstóhegy
Sóstó
Nyíregyháza-Vásártér
NYK.
Tiszalök
Görögszállás
Bashalom
Nyírtelek
117
100c, 117
Kisfástanya
Füzesbokor
Hajnalos
Szorgalmatos
Egyházerdő
Tiszalúc
Tiszadob
Tiszalöki Vízmű
Rejtek
Tiszavasvári
NYÍREGYHÁZA
Nyíregyháza külső
Oros
Napkor
Apagy
116
Levelek-Magy
Ófehértó
Baktalórántháza
Vaja-Rohod
Rákóczitanya
Nyírmada
Vásárosnamény külső
VÁSÁROSNAMÉNY
Aranyosapáti
Gyüre
Kisvarsány
Vitka
Nagydobos
Ópályi
MÁTÉSZALKA
Ligettanya
Nyírmeggyes
110, 113
Nyírcsaholy
Hodász
Kocsord alsó
Kocsord
Tunyogmatolcs
Tunyogmatolcs alsó
Fehérgyarmat
Penyige
Nagyszekeres
Kisszekeres
Jánkmajtis
Gacsály
Rozsály
ZAJTA
113
Győrtelek
Győrtelek alsó
Ökörítófülpös
Porcsalma-Tyukod
Pátyod
114
Nagyecsed
CSENGER
Satu Mare (Szatmárnémeti)
CFR
Mukačeve (Munkács)
Baťovo (Bátyú)
Berehove (Beregszász)
Vilok (Tiszaújlak)
UZ
UKRAJNA
Tedej
Hajdúnánás-Vásártér
Hajdúnánás
Hajdúdorog
Hajdúvid
109
Hajdúböszörmény
Polgár
Folyás
117
Újszentmargita
Kismargita
Balmazújváros
Császárszállás
113, 112
Újfehértó
NAGYKÁLLÓ
113
Máriapócs
Kállósemjén
Biri
Görénypuszta
112
Balkány
Cibak
110
Nyírcsászári
NYÍRBÁTOR
115
TIBORSZÁLLÁS-ÁGERDŐMAJOR
Nyírbogát
Nyírgelse
Nyírmihályi
NYÍRADONY
Abapuszta
Téglás
Hajdúhadház
Bocskaikert
Zelemér
Aradványpuszta
Tisztavíz
Tamásipuszta
CARE| (NAGYKÁROLY)
CFR
Kraszna
Crasna
Tisza
Szamos
Bodrog
Keleti-főcsatorna