

TDK dolgozat

.

Gulyás István Flórián

Közlekedésmérnöki BSc

2022.

Magyarország és a Szlovák Köztársaság közötti vasúti személyszállítási szolgáltatás jelenlegi helyzetének vizsgálata és fejlesztési lehetőségei

Készítette: Gulyás István Flórián

BXD6PI

Közlekedésmérnöki BSc

Konzulens: Szabó Lajos egyetemi adjunktus



Tartalomjegyzék

1.Bevezetés	4
2.Történelmi áttekintés.....	5
3.A határátmenetek jelenlegi állapotának, illetve az ott üzemelő vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak bemutatása, továbbá a vonal mentén található nagyobb települések lakosságszámának felsorolása	7
4.A jelenlegi szolgáltatások értékelése	11
5.Konkrét szolgáltatás fejlesztési javaslatok egyes meghatározott határátmeneteken	14
5.1 1T (135) Komárom-Révkomárom (Komárno)-Érsekújvár (Nové Zámky).....	14
5.2 75., 78. (161.) Ipolyság (Šahy)-) Drégelypalánk-Balassagyarmat-(Nagykürtös (Veľký Krtíš)-) Ipolytarnóc-Losonc (Lučenec).....	16
5.3 81 (164) Hatvan-Salgótarján-Somoskőújfalu-Sátorosbánya (Šiatorská Bukovinka)-Fülek (Filákov), 92 (160) Miskolc-Kazincbarcika-Bánréve-(-Ózd) (Kassa (Košice)-)-Sajólenártfalva (Lenartovce)- Fülek (Filákov).....	17
6. Összefoglalás.....	19
Irodalomjegyzék	20
Ábrák (képek, táblázatok)	22
Mellékletjegyzék.....	23

1.Bevezetés

Magyarország vasúti hálózatán történelmi következmények miatt számos olyan vasútvonal található, amelyek nem teljesítik be az eredetileg elképzelt szerepüket, mivel a jelenlegi határ elhelyezkedése megnehezíti a megépítés idején megtervezett feladatuk teljesítését, vagyis két térség, város vasúti kapcsolatának létrehozását. Pontosan ez a helyzet rajzolódik ki elénk hazánk és a Szlovák Köztársaság közötti vasúti összeköttetések vizsgálata során is.

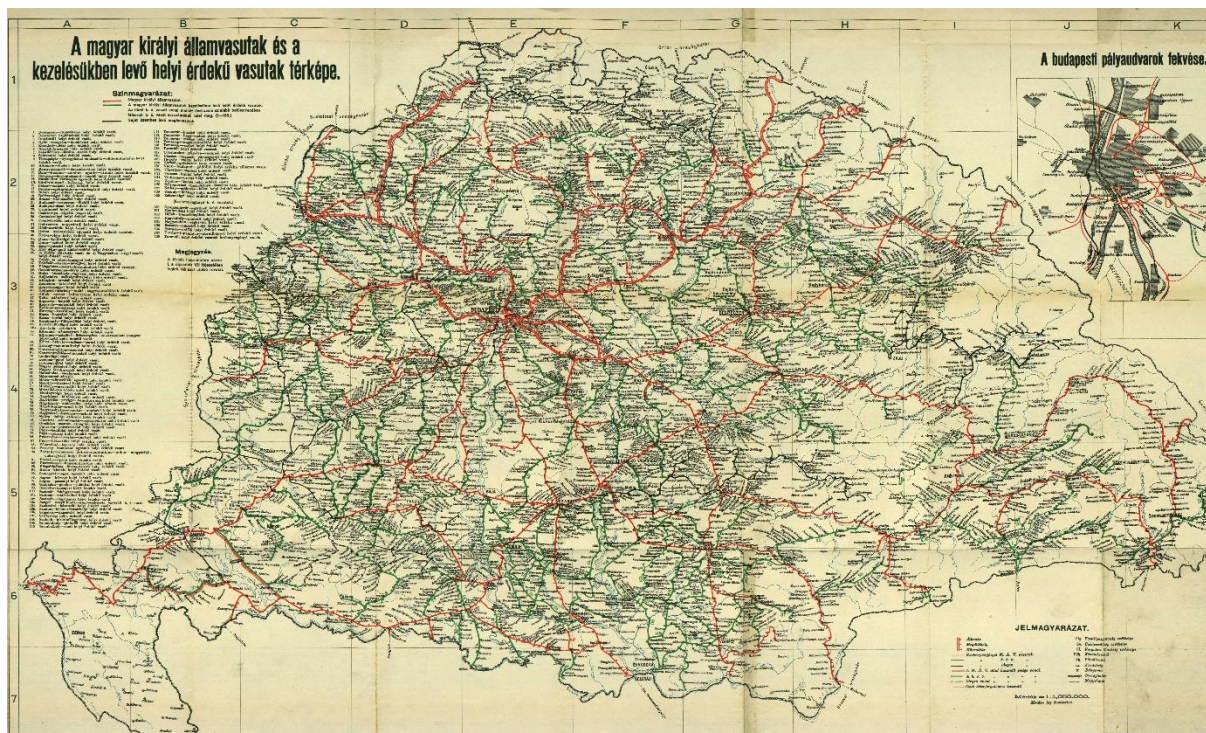
Kutatásom során bemutatom a két ország közötti jelenlegi, illetve a jövőben potenciálisan kiépíthető vasúti összeköttetéseket, ezek jelenlegi infrastrukturális állapotát, továbbá menetrendi helyzetét. Célom megtalálni azokat a határátmeneteket, amelyek esetében a legnagyobb mértékű szolgáltatás fejlesztést lehet elérni a lehető leggyorsabban, és a legjobb költség-haszon arány kíséretében. Ezen vasútvonalak mentén elhelyezkedő térségek gazdasági, és demográfiai bemutatása mellett, olyan vasúti menetrend tervezése a célom, amelyek a jelenlegi utazási igények mellett, akár a jövőben kialakulóak kielégítésére is alkalmas, figyelembe véve, hogy az adott esetben akár évtizedek óta szünetelő szolgáltatások újraindítása során nehéz az utazási igények pontos felmérése, becslése.

A két ország európai uniós, illetve schengeni övezeti tagsága manapság lehetővé tenné több nemzetközi vasúti személyszállítási kapcsolat létrehozását, ezzel javítva a határmenti térségek összeköttetését, amely elősegíthetné a gazdasági fejlődést, továbbá a magyar-szlovák, illetve az anyaországi-külföldi magyarok közötti kapcsolatokat.

2.Történelmi áttekintés

A Magyar Királyság vasúti hálózata az 1800-as évek folyamán alakult ki. 1836-ban fogadták el azokat a törvényeket, amelyek lehetővé tették a vasútépítést az országban. Az első vonal Pest és Vác között épült meg 1844 és 1846 között. Ezekben az években magántőke segítségével folynak a beruházások, 1849-ig az állam még nem fektet bele nagy mennyiségű forrást, viszont egyes befolyásos magyar politikai körök már egyetértének a megépítendő vasúti hálózat struktúrájában, amely egy Pest-Buda centrikus elképzelést takart. Viták folytak a egyes vonalak megépítésének sorrendjével kapcsolatban, azonban egyetértés volt abban, hogy a cél a vasúti áruszállítás megteremtése, ezért elsősorban mezőgazdasági térségek, illetve a tenger felé irányuló vonalak élveztek elsőbbséget. Az 1848-49-es forradalom és szabadságharc leverése után a Habsburgok birodalmi szempontjai jobban érvényesültek, ezért 1850-1855 közötti időszakban kizárólag az államnak volt joga vasutat építeni az országban. Bécs ebben az időszakban az Adria-Alföld-Erdély összeköttetést priorizálta. Az 1867-es kiegyezésig tartó időszakban 2153 km vasúti pálya épült meg, jelentős részben magántársaságok által. Az egyre több régiót elérő vasútvonalak nagyban segítették az ország fejlődését, hiszen az áruk szállítási idejének csökkenése, és a vasút megbízhatósága, addig nem látott változást hozott a gazdaság számára. [1]

1867-1918 közötti időszak a legmeghatározóbb az ország vasúti hálózatának kialakulásában. Ezekben az évtizedekben az igazgatási központok vasúti kapcsolatának megteremtése is fontos hangsúlyt kap. Egyértelműen megmutatkozik a szoros összefüggés egy térség polgárosodásának mértéke és az ottani vasúti kapcsolat között. Az 1880-as években államosítás kezdődik a vasúti társaságok között, ezután nyílt lehetőség a helyiérdekű vasutak létrehozására, ami a mai mellékvonali hálózat alapja is. Itt nagyon nagy mértékű vasútépítésekre kell gondolni, hiszen 1918-ra a helyiérdekű vasutak hossza elérte a 13000 km-t. A századforduló időszakában kezdődik a Budapest centrikus hálózat sugárirányú vonalainak összekötése a főváros elkerülésével. [1]



1.ábra: A magyar királyi államvasutak és a kezelésükben levő helyi érdekű vasutak térképe [A1]

Az első világháború következményeképpen a Szövetséges és Társult hatalmak 1920 június 4.-én a versailles-i Nagy-Trianon kastélyban Magyarországgal aláírták az ún. Trianoni Békeszerződést, amelyet az Országgyűlés 1921. július 21.-én ratifikált a 1921. évi XXXIII. törvénycikkben, ennek értelmében Magyarország elvesztette államvasúti hálózatának 61,5%-át. [1] Az új, nagyrészt mai határok sok esetben vasúti hálózat mentén jöttek létre. Kiváló példa erre a Szatmárnémeti-Nagykároly-Érmihályfalva-Székelyhíd-Nagyvárad-Nagyszalonta-Arad vasútvonal, amely teljes hosszában végig követi az ekkor megállapított új magyar-román államhatár vonalát, illetve a dolgozat szempontjából fontos megemlíteni a Losonc-Feled-Tornalja, Torna-Kassa-Újhely-Csap-Beregszász vonalakat, amelyek az új magyar-csehszlovák (ma szlovák, ukrán) határ túloldalán futnak közvetlenül.

Az előbb leírtak következtében ma Magyarország, és a Szlovák Köztársaság közötti államhatár mentén 11 darab vasúti határátmenetet találunk, ebből a Tornanádaska-Torna, illetve a Drégelypalánk-Ipolyság közötti határátmenetek ma már nem járhatóak, de részben még megtalálható a korábbi vasúti pálya ezeken a szakaszokon is.

3.A határátmenetek jelenlegi állapotának, illetve az ott üzemelő vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak bemutatása, továbbá a vonal mentén található nagyobb települések lakosságának felsorolása

Minden határátmenetnél 1435 mm nyomtávolságú a vasúti pálya.

- **1 (132) Rajka-Pozsonyligetfalu (Bratislava-Petržalka)**

Alapadatok

Rajka (Üzemváltó állomás)

5534 fő [2] (valóságban több a nem bejelentett lakosok miatt) [3]

Pozsony (Bratislava)

475503 fő [4]

Pálya

Egyvágányú, villamosított 25 kV váltóáram

Menetrend

Napi 5 pár személyvonat (2 reggel, 3 délután) [5]

- **1T (135) Komárom-Révkomárom (Komárno)-Érsekújvár (Nové Zámky)**

Alapadatok

Komárom (Üzemváltó állomás)

19341 fő [6]

Révkomárom (Komárno)

32805 fő [4]

Érsekújvár (Nové Zámky)

37530 fő [4]

Pálya

Egyvágányú, villamosított 25 kV váltóáram

Menetrend

Komárom-Révkomárom között jelenleg csak teherforgalom van.

Révkomárom-Érsekújvár vonalszakaszon

Naponta 14 pár vonat (04:29-20:33) órás ütem lyukakkal [7]

- **70 (130) Szob-Párkány (Štúrovo)-Érsekújvár (Nové Zámky)**

Alapadatok

Szob

2585 fő [8]

Párkány (Štúrovo) (Üzemváltó állomás)

9684 fő [4]

Érsekújvár (Nové Zámky)

37530 fő [4]

Pálya

Kétvágányú, villamosított 25 kV váltóáram

Menetrend

Szob-Párkány között napi 8 pár Eurocity (+1 pár EN Vác-Párkány között)

Párkány-Érsekújvár között napi 20 pár (ebből 9 EC/EN) [7]

- **Drégelypalánk-Ipolyság (Šahy)**

Alapadatok

Drégelypalánk

1420 fő [9]

Ipolyság (Šahy)

7267 fő [4]

Hiányzik 6,3 km üzemeltethető vasúti pálya a két állomás között. A II. világháború után helyezték üzemén kívül a szakaszt, és az 1960-as években szedték fel egy részét a magyar oldalon. Az 1980-as években fogalmazták meg először környékbeli civilek a vonal újraindításának fontosságát, illetve a hiányzó szakasz visszaépítésének igényét. Azóta évről évre felmerül ez a gondolat utoljára 2021 végén karolták fel újra az ötletet, ennek részleteit a dolgozat későbbi részében ismertetem. [10]

- **78 (161) Balassagyarmat-(Nagykürtös (Veľký Krtíš)-) Ipolytarnóc-Losonc (Lučenec)**

Alapadatok

Balassagyarmat

14034 fő [11]

Nagykürtös (Veľký Krtíš)

10947 fő [4]

Ipolytarnóc

398 fő [12]

Losonc (Lučenec)

25758 fő [4]

Pálya

Egyvágányú, villamosítatlan

Menetrend

Balassagyarmat-Ipolytarnóc között napi 4 pár személyvonat [13]

A határ túloldalán csak teherforgalom

Itt található a ritkaságnak számító ún. *peage* vonal. Erre amiatt van szükség, mivel a szlovák területen fekvő Nagykürtöst csak Magyarországon keresztül lehet elérni vasúton. Az ide vezető kiágazás Nógrádszakálnál lépi át a határt. A Losonc–Kalonda–Nagykürtös vasútvonal egy egyvágányú, villamosítatlan vasútvonal. Menetrendi száma 161-es. Korridorvasút, azaz Ipolytarnóc és Nógrádszakál között a MÁV Aszód–Balassagyarmat–Ipolytarnóc-vasútvonalának egy szakaszát használva, *passage* jog keretében. Nagykürtösre ma már csak tehervonatok közlekednek. [14]

- **92 (160) Miskolc-Kazincbarcika-Bánréve-(-Ózd) (Kassa (Košice))-Sajólenártfalva (Lenartovce)- Fülek (Fiľakovo)**

Alapadatok

Bánréve (Üzemváltó állomás)

1184 fő [18]

Sajólenártfalva (Lenartovce)

540 fő [4]

Fülek (Fiľakovo)

9905 fő [4]

Pálya

Egyvágányú, villamosítatlan (kivéve a Miskolc-Berente szakasz, amely kétvágányú, illetve Miskolc-Kazincbarcika szakasz, amely villamosított)

Menetrend

Miskolc-Tiszai pu.-Bánréve-Ózd között naponta 13 pár személyvonat [19]

Zólyom-Kassa között napi 7 pár gyorsvonat (ebből egy pár gyorsvonat Eperjes-Kassa-Zólyom-Pozsony viszonylatban közlekedik) [7]

- **Tornanádaska-Torna (Turňa nad Bodvou)**

Alapadatok

Tornanádaska

753 fő [20]

Torna (Turňa nad Bodvou)

3693 fő [4]

A vonalszakaszon a II. világháború óta nincs személyforgalom. Sokáig üzemelt teherforgalom, azonban manapság a pálya nincs üzemeltethető állapotban.

- **90 (169) Miskolc-Tiszai pu.-Hidasnémeti-Kenyhec (Kechnec)-Kassa (Košice)**

Alapadatok

Miskolc

147480 fő [21]

Hidasnémeti (Üzemváltó állomás)

1061 fő [22]

Kenyhec (Kechnec)

1139 fő [4]

Kassa (Košice)

228249 fő [4]

Pálya

Egyvágányú (Felsőzsolca- Kassa (Košice) szakasz), villamosított a magyar oldalon 25 kV váltóáram, a szlovák oldalon 3 kV egyenáram

Menetrend

(Budapest-) Miskolc-Tiszai pu.-Hidasnémeti-Kassa között napi 7 pár EC
Miskolc-Tiszai pu.-Hidasnémeti között napi 13 pár személyvonat (+ a 7 EC)
[23]

- **80c (190) Sátoraljaújhely-(Kassa (Košice))-Szlovákújrhely (Slovenské Nové Mesto)-Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou)**

Alapadatok

Sátoraljaújhely

13206 fő [24]

Szlovákújrhely (Slovenské Nové Mesto) (Üzemváltó állomás)

1092 fő [4]

Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou)

3555 fő [4]

Pálya

Sátoraljaújhelyig 25 kV váltóáram, Kassa (Košice) – Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) között 3 kV egyenáram, Sátoraljaújhely és Szlovákújrhely (Slovenské Nové Mesto) között villamosítatlan

A deltavágány Sátoraljaújhely felől Királyhelmec felé tartó szára felszedve 1,3 km hosszan.

Menetrend

Szerencs-Sátoraljaújhely között 18 pár vonat közlekedik naponta, hozzávetőleg órás ütemben. [25]

Kassa (Košice)- Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) között hétköznapi 12 pár vonat, Szlovákújrhely (Slovenské Nové Mesto)- Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) további 1 pár vonat közlekedik. Hétvégeken pedig 11 pár, illetve 1 pár az előbb leírt viszonylatokon. [7]

Sátoraljaújhely- Szlovákújrhely (Slovenské Nové Mesto) között jelenleg nincs személyvonati forgalom, csak teherforgalom.

4.A jelenlegi szolgáltatások értékelése

- **1 (132) Rajka-Pozsonyligetfalu (Bratislava-Petržalka)**

A GYSEV Zrt. által kínált menetrend a vonalon a reggeli, és a délutáni hivatásforgalomra van ütemezve, ezekben az időszakokban nagyrészt „ütemes” időpontokban közlekedik. Az 5 párból 4 pár Hegyeshalomig/-ből közlekedik, 1 párnak pedig jó csatlakozása van oda. Hegyeshalomban szintén jó csatlakozások vannak biztosítva Csorna, Győr, illetve Budapest felé is.

Véleményem szerint az erősödő átköltözési folyamatok miatt, illetve turisztikai okokból kifolyólag megfontolandó lenne több kishatárforgalmi személyvonat közlekedtetése a viszonylaton. Távolsági vonatok közlekedtetésére nem látok megalapozott indokot, hiszen jelenleg csatlakozások által sok tovább utazási lehetőség áll fent Hegyeshalomban, illetve Pozsony és Budapest között a szobi átmeneten keresztül napi 9 pár nemzetközi személyvonat üzemel.

- **1T (135) Komárom-Révkomárom (Komárno)-Érsekújvár (Nové Zámky)**

Ezen a határátmeneten, mivel nem létezik jelenleg személyforgalom annak ellenére, hogy az infrastruktúra jó állapotú, illetve vontatási áramnem problémák sincsenek, mindenképpen indokoltnak tartanék vasúti személyszállítási szolgáltatást.

- **70 (130) Szob-Párkány (Štúrovo)-Érsekújvár (Nové Zámky)**

A 70-es fővonalon jónak mondható a párkányi határátmeneten át közlekedő vonatok menetrendje. Nagyrészt ütemesen közlekednek. Mivel az itt közlekedő nemzetközi vonatoknak hosszú, és akár 3-4 országon át is vezető útvonala van, ezért magas a zavarérzékenysége, ami miatt napi szinten fordul elő nagymértékű késés a belépő vonatok tekintetében.

- **Drégelypalánk-Ipolyság (Šahy)**

Ez a határátmenet üzemen kívül van, és a pályát is felszedték több kilométeren keresztül. Itt egy nagy beruházásra lenne szükség, hogy üzemkész állapotot hozzunk létre.

- **78 (161) Balassagyarmat-(Nagykürtös (Veľký Krtíš)-) Ipolytarnóc-Losonc (Lučenec)**

A Balassagyarmat és Ipolytarnóc közlekedő 4 pár személyvonat teljesen ütemtelenül közlekedik a jelenleg érvényes menetrend szerint. Balassagyarmaton sem kínál megfelelő átszállási lehetőségeket. A pályaállapota miatt a 41 km hosszú szakaszt 1 óra 10 perc alatt teszi meg a személyvonat. Véleményem szerint a 75-ös, 78-as vonalak esetében szükséges kidolgozni egy komplex fejlesztési tervet, amely magában foglalja az infrastruktúra fejlesztését is a menetrendi szolgáltatás fejlesztés mellett.

- **92 (160) Miskolc-Kazincbarcika-Bánréve-(-Ózd) (Kassa (Košice)-) Sajólénártfalva (Lenartovce)- Fülek (Fil'akovo)**

A 92-es vonal menetrendje nem mondható teljesen ütemesnek, de összességében jónak mondható. A Bánrévén szükséges irányváltás miatt nem a legoptimálisabb a jelenlegi infrastruktúra az állomáson, azonban ez a elkerülhetetlen hosszabb üzemi megállás a nemzetközi személyforgalom tekintetében még hasznos is lehetne a meglátásom szerint.

A szlovák oldalon lévő vasúti személyszállítási szolgáltatás felettébb szokatlan a magyar vasúton megszokotthoz képest, mivel csak gyorsvonatok közlekednek a határátmenetnél, és nem is állnak meg a legközelebbi Sajólénártfalván, hanem csak a következő vasúti megállóhelynél Csíz település mellett, amely megállóhely nagyon rossz elhelyezkedéssel rendelkezik, mivel messze található a településtől, és az

autóbusz megállóhelyektől is. Továbbá Feled (Jesenské) és Szepsi (Moldava nad Bodvou) települések között szintén a már említett menetrendi helyzet áll fent, amely szerint a napi 7 pár gyorsvonaton kívül, amely csak néhány településen áll meg, nincs vasúti személyszállítási szolgáltatás a vonalszakaszon, amely kiszolgálná a közbeeső kisebb településeket.

- **Tornanádaska-Torna (Turňa nad Bodvou)**

Sajnos hosszú évtizedek óta nincs személyforgalom ezen a határátmeneten. Úgy látom, hogy a vonal magyarországi felső szakaszának, illetve a térség demográfiai, gazdasági helyzete miatt ezen a határátmeneten a legkevesebb az esély bármilyen fejlesztés megvalósítására.

- **90 (169) Miskolc-Tiszai pu.-Hidasnémeti-Kenyhec (Kechnec)-Kassa (Košice)**

A vonalon jelenleg 2 órás ütemben közlekednek nemzetközi vonatok. A MÁV Zrt-nél töltött szakmai gyakorlatom alatt folytatok beszélgetések a vonalon dolgozó vasutasokkal, továbbá a szlovák vasút képviselőivel, illetve saját megfigyeléseim alapján a jelenlegi szolgáltatás menetrendje, színvonala bőségesen elég a felmerülő igények kiszolgálására. A határátmenet tekintetében elsősorban pályavasúti fejlesztések lennének indokoltak.

- **80c (190) Sátoraljaújhely-(Kassa (Košice))-Szlovákújhely (Slovenské Nové Mesto)-Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou)**

A Kassa (Košice)-Szlovákújhely (Slovenské Nové Mesto)-Tiszacsernyő (Čierna nad Tisou) viszonylat naponta több, mint 10 pár vonat közlekedik minden nap. A sátoraljaújhelyi vonal villamosítása az utóbbi években zajlott le. Sajnos csak Sátoraljaújhely állomásig építették ki a felsővezetékes rendszert, így a határátmenet villamosítás nélkül maradt. Ez nagyban megnehezíti vasúti szolgáltatás üzemeltetését, mivel a határátmenet mindkét oldalon villanyvontatású üzem működik, emiatt olyan járműre lenne szükség, amely képes felsővezeték nélküli közlekedésre. Manapság több gyártó kínálatában megtalálhatóak, olyan vasúti járművek, amelyek felsővezetékes és anélküli üzemre is képesek, azonban se a MÁV-START Zrt., se a ZSSK nem rendelkezik ma ilyen járművel. Ebből kifolyólag a vasútállatok csupán a rendelkezésükre álló tisztán dízelüzemű járművel lennének képesek itt szolgáltatást nyújtani.

5.Konkrét szolgáltatás fejlesztési javaslatok egyes meghatározott határátmeneteken

Dolgozatom kifejezett célja, olyan szolgáltatás fejlesztési javaslatok megfogalmazása, amelyek reálisan megvalósíthatóak, és valós társadalmi hasznossággal járnak az adott régióban. Az előző fejezetben ismertetett jelenlegi állapotok, meglátásom szerint, az alábbi határátmeneteken teszik lehetővé ilyen fejlesztések megvalósítását.

5.1 1T (135) Komárom-Révkomárom (Komárno)-Érsekújvár (Nové Zámky)

Érsekújvár-Révkomárom közötti térségben meghatározó 50-100% közötti a magyarság részaránya. [26] Nagyon sokan ingáznak a két ország között munkavállalási, vagy tanulmányi okokból kifolyólag, ebből kifolyólag indokoltnak tartom, hogy legyen vasúti személyszállítási összeköttetés ezen a határátmeneten. Megvizsgálva a két állomást érintő vonatok menetrendi struktúráját a megvalósításhoz sajnos nehéz lenne mindenkinek megfelelő megoldást találni, de próbáltam az optimumot megtalálni.

Komárom és Révkomárom között hozzávetőlegesen 7,5 km hosszúságú a pálya. A határátmenet 44%-án 60 km/h, 43%-án 80 km/h, 13%-án 40 km/h-ás sebesség a megengedett. Ebből következik, hogy a legnagyobb megengedett átlagsebesség a két állomás között hozzávetőlegesen 66 km/h. Így kiszámolható, hogy a lassulás, gyorsulás időigényét, illetve a jármű menetdinamikai tulajdonságait elhanyagolva a menetidő 7 perc. Fontos itt is megjegyezni, hogy a határátmenetben Komárom az üzemváltó állomás.

Prioritás volt, hogy a legnagyobb várakozási idő ne legyen nagyobb, mint 20 perc, és hogy Révkomárom állomáson lehetőség legyen ezen időn belül tovább utazni Érsekújvár, illetve Dunaszerdahely Pozsony felé, továbbá, hogy Komárom állomáson Budapest, illetve Győr felé.

Érkezési idő	Érkezési idő	Indulási idő	Érkezési idő	Indulási idő	Indulási idő
Győr felől (S10)	Budapest felől (IC)	Komáromból (Nemz. szem.)	Révkomáromba (Nemz. szem.)	Érsekújvár felé	Dunaszhely. felé
:02	:19	:22	:29	:33	:30-:48 között
Érkezési idő	Érkezési idő	Indulási idő	Érkezési idő	Indulási idő	Indulási idő
Érsekújvár felől	Dunaszhely. felől	Révkomáromból (Nemz. szem.)	Komáromba (Nemz. szem.)	Győr felé (S10)	Budapest felé (S10)
:27	legkésőbb :30-ig	:40	:47	:53	:03

3.ábra: Saját készítésű táblázat, (a táblázatban a percek vannak feltüntetve) [A3]

Megj.: Révkomárom-Érsekújvár között 4 óra és 20 között a menetrendben vannak kétórás ütemek is.;

Budapest felől az Intercity vonatok csak 7 óra és 21 óra között közlekednek óránként;

A Győr felől és Budapest felé közlekedő S10-es személyvonatok indulási ideje a reggeli órákban néhány perccel eltérhet.

A Győr felé közlekedő S10-es személyvonatok indulási ideje a reggeli és a késő esti órákban kis mértékben eltérhet.

A táblázatban látható menetrend az előre kijelölt feltételeimnek megfelel, hiszen leghosszabb átszállási idő is 20 perc, illetve lehetőség nyílik minden irányból minden irányba átszállni ezen az időn belül. Az itt elképzelt járat elindulásához a két ország között érvényben lévő egyezmény alapján a legkönnyebb mód szlovák járművel, illetve személyzettel való üzemelés lenne, mivel Komárom az üzemváltó állomás.

A tervezetemmél kapcsolatos kritikaként megszeretném említeni, hogy a szerelvény komáromi 35 perces várakozási idejét én sem tartom optimálisnak, viszont a mindkét oldalon feszes menetrendi struktúrához csakis egy külön szerelvény általi üzemeltetést tartottam elképzelhetőnek, mivel preferáltam azt, hogy szlovák szerelvény, szlovák személyzettel legyen az üzemeltetés megkönnyítése érdekében, illetve az átszállási pókok, továbbá a szlovák oldalon az érsekújvári vonatok 6 perces forduló ideje nem engedett meg más megoldást, amely a menetrendek nagyobb módosítása nélkül biztosított volna ennyi átszállási lehetőséget. Továbbá a leg ideálisabb a komáromi Intercity vonatokhoz hangolás lett volna, viszont ez esetben a révkomáromi átszállási idők lettek volna különösen hosszúak.

A szerelvény tekintetében villamosüzemű lenne a legideálisabb, viszont ilyen rövid ingázási távolságra nem tartom reálisnak, hogy a ZSSK ilyen típusút állítana ki. A felsővezeték ellenére reálisabbnak tartom egy dízel üzemű motorvonat használatát. A motorvonat könnyebb irányváltása pedig a Révkomáromban lenne ideális, ezért tartanám ezt a legjobb megoldásnak.

5.2 75., 78. (161.) (Ipolyság (Šahy)-) Drégelypalánk-Balassagyarmat-(Nagykürtös (Veľký Krtíš)-) Ipolytarnóc-Losonc (Lučenec)

Az itt említett vonalakat összefoglaló néven Ipoly-völgyi vasutaknak is hívjuk. Ezt az egységet már korábban sokan felfedezték, és így is terveztek, terveznek fejlesztést elérni ezeken a viszonylatokon. Az alábbiakban egy összefoglaló olvasható ezekről a tervezetekről, folyamatban levő elképzelésekről.

A régió vasúti fejlesztéséhez megoldás lehet az Európai Unió InterReg pályázati lehetőségeinek kiaknázása, illetve a szlovák fél érdeklteté tétele egy olyan vasúti kapcsolat létrehozására, amely mindkét ország számára előnyös. Szerencsére ezt felismerték a régió döntéshozói, politikusai is. Az elmúlt egy évben létrejött egy kezdeményezés (I: és II. Ipoly-völgyi Konferencia) szlovák részről többek között a Besztercebányai Kerület, illetve Ipolyság és Losonc városa, magyar részről többek között a Nógrád Megyei Önkormányzat és Balassagyarmat városa között, amely szeretne támogatást szerezni a régió vasúti fejlesztésére a két ország kormányánál, illetve vasúttársaságainál. Ennek érdekében elfogadtak első lépésként egy memorandumot, melyet csatolmányként mellékelek a dolgozatomhoz. [M1] A memorandum dolgozatom témáját leginkább érintő pontjai a következők voltak:

”...

1. Egyetértésben nyilvánítjuk ki azon meggyőződésünket, hogy Magyarország és Szlovákia valamennyi állampolgárának közös érdekét szolgálja a határ menti régiókban a két ország közötti közlekedés – különösképpen a vasúti közlekedés – fejlesztése is.

2. Kérjük, hogy regionális tarifával induljon meg újra a vasúti személyforgalom Balassagyarmat és Losonc (Lučenec) között.

3. Kérjük a Drégelypalánk–Ipolyság (Šahy) közötti egykori vasúti pálya helyreállítását, a szükséges feltételek megteremtését a történelmi vasúti kapcsolat újraindításához.

4. Kérjük, hogy a több mint harminc éve napirenden lévő Ipoly-völgyi vasút újjáélesztésére a két ország együttműködésével, közösen benyújtott európai uniós pályázati finanszírozásból, még ebben a pénzügyi támogatási ciklusban kerüljön sor.

5. Kérjük, hogy az Ipoly-völgyi vasút felélesztésével párhuzamosan, vagy annak részeként, a kapcsolódó szlovákiai és magyarországi vasútvonalak felújítására is kerüljön sor, amely során megemelik a tengelynyomást, magas peronokat, és korszerű utas-tájékoztatást építenek ki, esőbeállókát létesítenek, P+R, és B+R parkolókat alakítanak ki.

...”

Aláírók: „A memorandumot – a járványügyi korlátozások miatt eltérő időpontban – kézjeggyével látta el: Losonc város polgármestere, a szlovák parlament képviselője Ph. Dr. Alexandra Pivková, Nógrád 2. sz. választóközrete országgyűlési képviselője, Balla Mihály, Balassagyarmat polgármestere, Csach Gábor, továbbá a konferencia összehívását kezdeményező három civil szervezet – a Balassagyarmatért Baráti Kör, a Civitas Fortissima Kör, valamint az Ipoly Túra Egyesület – elnökei” [28], [29]

Szlovák részről a tervezet nagy előnye lenne, hogy Ipolyság és Losonc között gyorsabb vasúti utazási lehetőséget nyújtana, mivel jelenleg a két város között legalább egy átszállással, és több mint háromórás utazási idővel lehet csak eljutni. Továbbá összekötné a vonal Nagykürtöst Losonccal. Ezen a szakaszon jelenleg is zajlik teherforgalom, amelyből következik, hogy a pályaállapota nagy valószínűséggel lehetővé tenné a személyforgalmi közlekedést is. Kérdés lehet a kiszolgáló épületek állapota, Nagykürtös-országhatár közötti, illetve Kalonda-Losonc közötti szakaszon.

5.3 81 (164) Hatvan-Salgótarján-Somoskőújfalu-Sátorosbánya (Šiatorská Bukovinka)-Fülek (Fiľakovo), 92 (160) Miskolc-Kazincbarcika-Bánréve-(-Ózd) (Kassa (Košice)-)-Sajólénártfalva (Lenartovce)- Fülek (Fiľakovo)

A korábbi Gömör vármegye területén fekvő vasútvonalakon egy egységes koncepció mentén látom csakis megvalósíthatónak a vasút fejlesztését. A 81-es vonalon Somoskőújfalu az üzemváltó állomás, a 92-es vonalon pedig Bánréve. Mindkét állomás Magyarországon található, ezért a legkönnyebb módon kialakítható üzem keretében szlovák járművel, szlovák személyzettel lehetne vasúti szolgáltatást nyújtani Somoskőújfalu-Fülek-Feled-Sajólénártfalva-Bánréve útvonalon. Lehetőségem volt a szlovák vasút munkatársával kapcsolatba lépni, aki rendelkezésemre bocsájtotta az összes magyar-szlovák határátmenetben érintett vonal infrastruktúráját leíró dokumentumokat, amelyek a mellékletek között megtalálhatóak.

Ezek alapján a Somoskőújfalu-Fülek-Ajánácskő-Feled-Sajólénártfalva-Bánréve vonat menetideje a két végállomás között megállási időkkel együtt 55 perc. Bánrévéről Miskolc felé páros óra 25 perckor indul, illetve Miskolc felől páratlan óra 33-kor érkezik a személyvonat. Somoskőújfaluba minden óra 45 perckor érkezik Hatvan felől személyvonat, majd minden óra 12 perckor indul oda vissza. Ezekből megállapítható, hogy a valószínűsíthető nagyobb forgalmú átszállási irány Kazincbarcika-Miskolc felé közlekedőknek páros óra első felében lenne a legideálisabb megérkezni Bánrévére. A Sajólénártfalva felé utazóknak, pedig a páratlan óra második fele lenne a megfelelő indulási idő. Somoskőújfaluban pedig minden óra 45 perc és minden óra 12 perc között szükséges lennie mind az érkezési, mind az indulási időnek. Ezekből következik, hogy ha ütemes, és lehető legjobb kapcsolatot szeretnénk egy szerelvényvel, akkor az alábbi táblázatban látható menetrend a legideálisabb.

Indulási idő	páros óra :00	Bánréve	páratlan óra :55	Érkezési idő
Érkezési idő	páros óra :55	Somoskőújfalu	páratlan óra :00	Indulási idő

4. ábra: Saját készítésű táblázat, (a táblázatban a percek vannak feltüntetve) [A4]

Ez a menetrend 27-30 perces csatlakozási idővel kínál átszállási lehetőséget Miskolc felé/felől Bánrévén.

Somoskőújfaluban az átszállási idők 12-15 perc körül alakulnak Hatvan felé/felől.

Az így kialakított menetrend nagyon jól illeszkedne a Zólyom-Fülek-Feled-Tornalja-Kassa viszonylaton közlekedő gyorsvonatokhoz, mert azok ellentétes órában közlekednek, és szinte percre pontosan azonos percekben, így a szlovák vonal ütemes menetrendje is megvalósulna, létre jönne kishatárforgalmi vasúti szolgáltatás két magyar-szlovák vasúti határátmeneten keresztül is, amely a lehető legjobban illeszkedik a jelenlegi menetrendi struktúrákhoz. Az infrastruktúra üzemkész állapotban van a tervezett vonalon végig, a szlovák vasútnak rendelkezésre állnak megfelelő típusú járművek, a kinti személyzet bejárhat mindkét üzemváltó állomásig. Összefoglalva csupán döntéshozói, és finanszírozási kérdés az általam megtervezett járat beindítása.

6. Összefoglalás

Általánosságban elmondható, hogy a magyar-szlovák vasúti személyszállításban hatalmas fejlődési potenciál rendelkezik a meglévő infrastruktúra, az országok közötti gazdasági, társadalmi kapcsolatokat figyelembe véve, kiemelve a felvidéki magyarság földrajzi elhelyezkedését, amely végig húzódik szinte a teljes magyar-szlovák államhatár mentén, továbbá jelenleg kilenc darab vasúti összeköttetés létezik, ennek ellenére a két ország között csupán három határátmeneten található nemzetközi személyszállítási szolgáltatás (Rajka-Pozsony-Ligetfalu, Szob- Párkány, Hidasnémeti-Kassa).

Az előbbieken bemutatott javaslatok, fejlesztési tervek reményeim szerint megvalósulnak a jövőben, mivel két szomszédos országnak, amely az Európai Unió, illetve a Schengeni Övezet tagja, sokkal sűrűbb, és jobb minőségű tömegközlekedési infrastruktúrával kell rendelkeznie, amelyeket nem a határok, hanem az azokon átnyúló régiók mentén, azok fejlesztése érdekében terveztek meg. Hangsúlyozandó, hogy ezek javaslatok kizárólag politikai akarat, és rendelkezésre álló források kérdése. A kutatásomat a jövőben folytatni szeretném ezen területen, mivel a következő feladatnak az utazási igények felmérését szeretném kitűzni magam elé. Itt kifejezetten nehezítő körülményként, kihívásként tekintek arra, hogy szlovák emberek igénye is megjelenjen, ehhez mindenképpen szükséges lesz leküzdeni a nyelvi, illetve az esetleges kulturális akadályokat.

Összegzésként azt emelném ki, hogy a magyar-szlovák vasúti átmenetek infrastrukturális állapota nagyon változó, akárcsak a vasúti járművek állapotai, de nagy öröm volt látni a kutatásom során milyen sok embert, közlekedés barátot mozgatót már meg a két ország közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztése. A személyközlekedési szolgáltatások az emberekért léteznek, és nekik készülnek. Ha minden civil magáénak tudja érezni a közelében üzemelő vasúti szolgáltatást, azzal mindenki csak nyer: az adott utas, a többi utazó, és a környezet.

Remélem a dolgozatom, ha kismértékben is, de ennek a célnak a beteljesülését elősegítette.

Győr, 2022. november 3.

Gulyás István Flórián

Irodalomjegyzék

23/1987. (VII. 22.) MT rendelet a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kormánya között Budapesten, 1986. évi november hó 24. napján aláírt, a magyar-csehszlovák vasúti forgalom szabályozásáról szóló Egyezmény kihirdetéséről

<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=98700023.mt> (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[1] Frisnyák Zs. (2001). *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: HISTÓRIA • MTA TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZETE

[2] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal

https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=26587 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[3] *Rajkára kiköltözők dilemmája: Hová járjon iskolába a gyerek?* Pozsony. Újszó, 2022. február 13. <https://uj szo.com/gyor/rajkara-kikoltozok-dilemmaja-hova-jarjon-iskolaba-a-gyerek> (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[4] Štatistický úrad Slovenskej republiky (Szlovák Statisztikai Hivatal).

http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/vbd_dem/om7014rr/v_om7014rr_00_00_00_en/ (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[5] *Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022*, GYSEV Zrt./ Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. https://www2.gysev.hu/sites/default/files/media/timetables/rajka-bratislava-petrzalka_2021_12_12-tol.pdf (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[6] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal

https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=05449 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[7] *CESTOVNÝ PORIADOK VLA KOV OSO BNEJ DOPRAVY 2021/2022 (Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022)*, Železnice Slovenskej republiky a.s. <https://www.zsr.sk/pre-cestujucich/cestovny-poriadok-2021-2022/> (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[8] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,

https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=24916 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[9] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,

https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=08156 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[10] *125 éve nyílt meg a Balassagyarmat-Drégelypalánk-Ipolyság vasútvonal*, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, Általános és Geodéziai Tanszék, 2016 augusztus, http://www.agt.bme.hu/balassi/Bgyarmat-Ipolysag_125.html (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

[11] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,

https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=13657 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

- [12] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=03328 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [13] *Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022*, Magyar Államvasutak Zrt.,
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/78_v1119.pdf (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [14] Hillier D. (2009). *Az Ipoly mente infrastrukturális változásai a topográfiai térképek tükrében*. Budapest: Eötvös Loránd Tudományegyetem, Földrajz- és Földtudományi Intézet, Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék (Szakdolgozat) 41.-42. old.
- [15] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=25788 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [16] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=01526 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [17] *Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022*, Magyar Államvasutak Zrt.,
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/81_v0603_0.pdf (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [18] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=21953 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [19] *Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022*, Magyar Államvasutak Zrt.,
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/92_0325.pdf (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [20] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=18801 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [21] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=30456 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [22] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=11697 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [23] *Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022*, Magyar Államvasutak Zrt.,
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/90_v1119.pdf (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [24] *Helységnévtár*, Központi Statisztikai Hivatal,
https://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=05120 (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

- [25] *Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022*, Magyar Államvasutak Zrt., https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/80_0722.pdf (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [26] Štatistický úrad Slovenskej republiky (Szlovák Statisztikai Hivatal). http://datacube.statistics.sk/#!/view/en/vbd_dem/om7002rr/v_om7002rr_00_00_00_en (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [27] *Közforgalmú vasúti menetrend 2021-2022*, Magyar Államvasutak Zrt., https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/1_v0822.pdf (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [28] *Memorandum a határon átvélő Ipoly-völgyi vasút újraindításáért* Pozsony, Felvidek.ma 2021. november 03. <https://felvidek.ma/2021/11/memorandum-a-hataron-atvelo-ipoly-volgyi-vasut-ujrainditasaert/> (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)
- [29] *Aláírták az Ipoly-völgyi vasút memorandumát* Pozsony, Felvidék.ma 2021. december 22. <https://felvidek.ma/2021/12/alairtak-az-ipoly-volgyi-vasut-memorandumat/> (Utolsó letöltés: 2022. október 30.)

Ábrák (képek, táblázatok)

- [A1] 1.ábra: *A magyar királyi államvasutak és a kezelésükben levő helyi érdekű vasutak térképe*, Készült: 1914, Térképészeti Műintézet, Forrás: <http://vasutallomasok.hu/terklist.php>
- [A2] 2.ábra: *Térkép az „Ipoly-völgyi Vasút”-ról* Forrás: <http://vonatinfo.mav-start.hu> , Letöltés dátuma: 2022. október 30.
- [A3] 3.ábra: *Saját készítésű táblázat, (a táblázatban a percek vannak feltüntetve)* Források: [7], [27]
- [A4] 4.ábra: *Saját készítésű táblázat, (a táblázatban a percek vannak feltüntetve)*

Mellékletjegyzék

[M1] Ipoly-völgyi Vasút Memorandum

IPOLY-VÖLGYI VASÚT MEMORANDUM

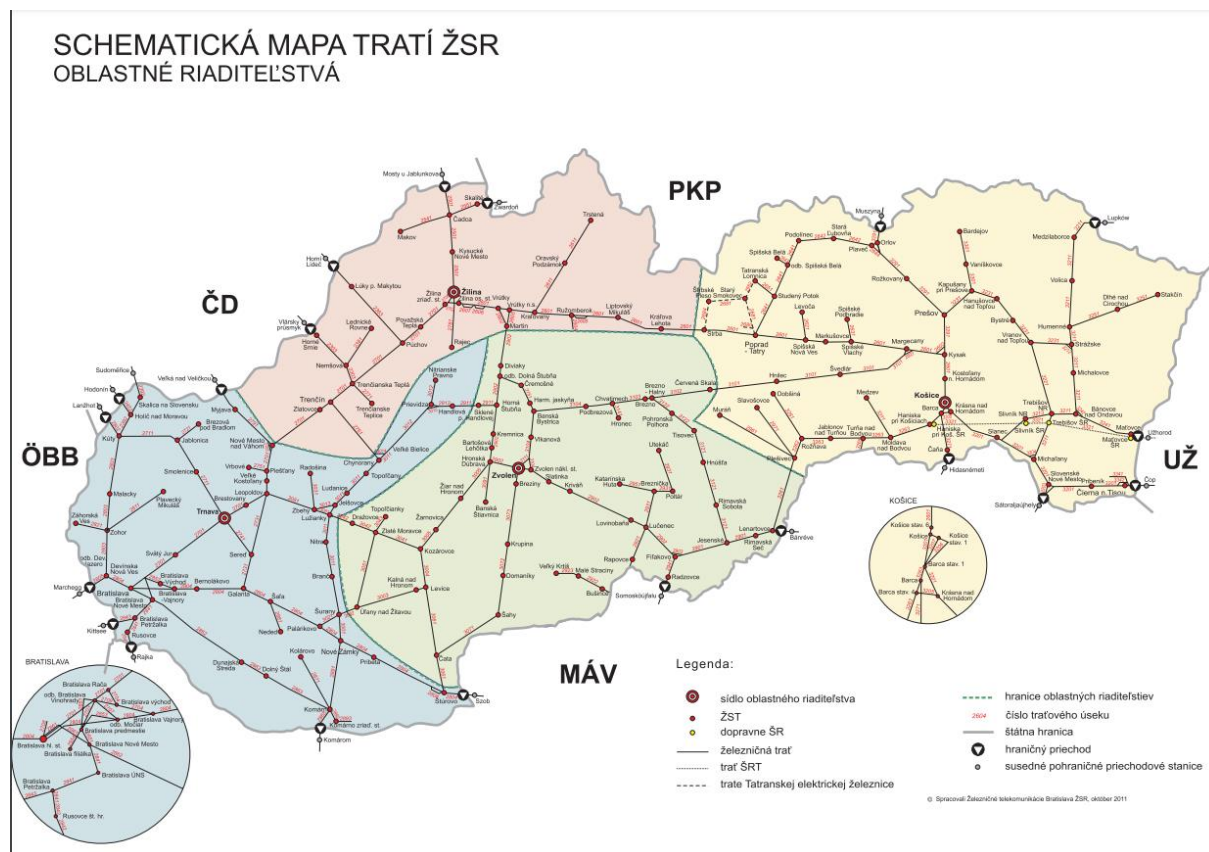
Mai nap Balassagyarmaton, az Ipoly-völgyi vasútvonal jövőjéről megtartott konferencia résztvevői és az ügyet aláírásukkal támogatók javasoljuk a mindenkori magyar és szlovák kormányoknak, Besztercebányára, Nyitra, Nógrád és Pest megye vezetőinek, mindkét ország parlamenti és megyei képviselőinek, az illetékes szakminisztériumoknak, és szakhatóságoknak, az országhatár két oldalán lévő érintett önkormányzatoknak, hogy döntéseikben, terveikben az alábbi álláspontunkat, javaslatainkat szíveskedjenek figyelembe venni:

1. Egyetértésben nyilvánítjuk ki azon meggyőződésünket, hogy Magyarország és Szlovákia valamennyi állampolgárának közös érdekét szolgálja a határ menti régiókban a két ország közötti közlekedés – különösképpen a vasúti közlekedés – fejlesztése is.
2. Kérjük, hogy regionális tarifával induljon meg újra a vasúti személyforgalom Balassagyarmat és Losonc (Lučenec) között.
3. Kérjük a Drégelypalánk–Ipolyság (Šahy) közötti egykori vasúti pálya helyreállítását, a szükséges feltételek megteremtését a történelmi vasúti kapcsolat újraindításához.
4. Kérjük, hogy a több mint harminc éve napirenden lévő Ipoly-völgyi vasút újjáélesztésére a két ország együttműködésével, közösen benyújtott európai uniós pályázati finanszírozásból, még ebben a pénzügyi támogatási ciklusban kerüljön sor.
5. Kérjük, hogy az Ipoly-völgyi vasút felélesztésével párhuzamosan, vagy annak részeként, a kapcsolódó szlovákiai és magyarországi vasútvonalak felújítására is kerüljön sor, amely során megemelik a tengelynyomást, magas peronokat, és korszerű utas-tájékoztatást építenek ki, esőbeállókat létesítenek, P+R, és B+R parkolókat alakítanak ki.
6. A 75., és a 78. számú vasútvonalaknak a budapesti elővárosi forgalmat lebonyolító két fővonalra (70-es és 80-as vasúti fővonalak) ráhordó szerepük van, és mivel a főváros körüli agglomerációs övezet Nógrádban is rohamosan terjeszkedik, ezért kérjük a két vasútvonal ilyen irányú fejlesztését pálya, utaskomfort, és menetrendi szempontból.
7. Kérjük, hogy a megváltozott gazdasági, közigazgatási és demográfiai körülményekre való tekintettel a 2007 óta ideiglenesen forgalomszüneteltetett Diósjenő-Romhány vasútvonalon a személyszállítás Diósjenő és Rétság között induljon újra.
8. Kérjük, hogy a most beszerezni kívánt „kétéltű” motorvonatok közlekedtetésénél vegyék figyelembe a nyugat-nógrádi vasútvonalakat, és a 2012-ben megszüntetett közvetlen vasúti összeköttetést Balassagyarmat és Budapest között minél előbb állítsák helyre. Amennyiben a későbbiek során további korszerű vasúti járművek kerülnek beszerzésre, azok közlekedtetésénél a két vasútvonalat (75. és 78.) elsőként vegyék figyelembe.
9. Javasoljuk, hogy Balassagyarmaton állandó vasúttörténeti kiállítás nyíljon, az ország két legszebb közforgalmat lebonyolító vasútvonalát pedig nyilvánítsák a kulturális örökség részévé, és a továbbiakban ezekhez méltó módon kezeljék.
10. A támogatók egyetértő állásfoglalása a felelősség szempontjából saját hatókörükre terjed ki.

Kelt Balassagyarmaton, 2021. október 27-én

[M2] Az alábbi térképet a Szlovák Államvasút munkatársa Nagy Zoltán bocsátotta a rendelkezésemre 2022 augusztus 16.-án.

Az alábbi térkép a forgalomirányítási körzeteket jelöli



[M3] A Szlovák Köztársaság vasúti térképe.

forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Szlov%C3%A1kia_vas%C3%BAti_k%C3%B6zleked%C3%A9se



[M4] Részlet Magyarország vasúti térképéről,

forrás:https://hu.m.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Magyarorsz%C3%A1g_vas%C3%BAti_t%C3%A9rk%C3%A9pe



[M5] Az alábbi dokumentumokat a Szlovák Államvasút munkatársa Nagy Zoltán bocsájtotta a rendelkezésemre 2022 augusztus 16.-án.

TTP: 101 A

Tabuľka 1

1/14

Trať: Čop (UA) – Čierna nad Tisou – Košice						
Organizácia riadiaca dopravu	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)					
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém	Čierna nad Tisou št. hr. – Kuzmice: úroveň 0 Kuzmice – Košice: úroveň STM					
Smer	Čierna nad Tisou št. hr. – Košice					
Trakčná sústava	= 3 kV					
Rozchod	1 435 mm					
Prevádzka	Pravostranná					
Najväčšia traťová rýchlosť	Čierna nad Tisou št. hr. – Čierna nad Tisou 50 km/h Čierna nad Tisou – Slovenské Nové Mesto 100 km/h Slovenské Nové Mesto – Michalany 120 km/h Michalany – Košice 100 km/h					
Zábrzdňá vzdialenosť	Čierna nad Tisou št. hr. – Čierna nad Tisou 400 m Čierna nad Tisou – Slovenské Nové Mesto 700 m Slovenské Nové Mesto – Barca St. 1 1000 m Barca St. 1 – Košice 700 m *Platia režimové opatrenia, hraničný a colný prechod Čierna nad Tisou – Čop					
Začiatok trate: Čierna nad Tisou št. hr.				Koniec trate: Košice		
1	2	3	4 _{2TK}	5 _{1TK}	6	7
Čierna nad Tisou št. hr.	0,000	2Pr	[5]* ¹			¹ neosadený
Rekuperácia zakázaná	0,020					
2L	0,710					
PZS 2Z	0,715					
Pískajte	1,047					
Hraničný prechod	1,300		50			
k	1,335				C-IV.	
Pískajte	1,755					
k	2,043				C-IV.	
Pískajte	3,203					
PZM	3,490				C-IV.	
3 Čierna nad Tisou	4,192	3Pr		50		

Zmena č. 23

Účinnosť: 1. 7. 2020

Trať: Sátorajjáújhely (HU) – Slovenské Nové Mesto						
Organizácia riadiaca dopravu:		Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)				
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém		Úroveň 0				
Smer		Slovenské Nové Mesto št. hr.– Slovenské Nové Mesto				
Trakčná sústava						
Rozchod		1 435 mm				
Prevádzka						
Najväčšia traťová rýchlosť		40 km/h				
Zábrzdňá vzdialenosť		400 m				
Začiatok trate: Slovenské Nové Mesto št. hr.				Koniec trate: Slovenské Nové Mesto		
1	2	3	4	5	6	7
Slovenské Nové Mesto št. hr.	0,471					
	0,490		40			
UL	1,097					
PZS 2Z	1,381					
	1,477 =36,697					
1 Slovenské Nové Mesto	36,933					

ZHIÚ 0,842;
k. DK S. N. M.;
= km 36,668
TTP 101 A

Trať: Košice – Plešivec						
Organizácia riadiaca dopravu		Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)				
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém		Košice – Barca St.1 – úroveň STM Barca St.1 – Plešivec - úroveň 0				
Smer		Košice – Plešivec				
Trakčná sústava		= 3 kV (Košice – Haniska pri Košiciach)				
Rozchod		1 435 mm				
Prevádzka		Pravostranná				
Najvyššia Traťová rýchlosť		100 km/h				
Zábrzdňá vzdialenosť		700 m				
Začiatok trate: Košice		Koniec trate: Plešivec				
1	2	3	4 _{1k}	5 _{2k}	6	7
2	Košice	98,648	3VZ			stanica bez VZ
		98,213	X	50	50	↪
		97,942	X	70	70	priec
	VZ75	97,740	X			
	PZS 2Z	97,725	X		C-II.	k. DK Košice KHIÚ 96,081
	1-974	97,356	X			
	Košice predmestie zast.	97,177	X			
			X			ZHIÚ 2TK 98,328 1TK 98,308
	PZS 2Z	97,057	X		C-II.	k. DK Košice KHIÚ 95,380
		97,038	X	100 [^]	100 [^]	
	2-966	96,580	X			
	Rekuperácia zakázaná	96,139	X			
	(Stiahnite zberač)	96,094	X			
	1-960	96,081	X			
	TM Košice	95,950	X			
	Zdvihnite zberač	95,826	X			
	1L	95,032	X			
3	Barca St.1	94,902	X			

Trať: Hidasnémeti (HU) – Čaňa – Barca						
Organizácia riadiaca dopravu	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)					
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém	Úroveň 0					
Smer	Čaňa št. hr. – Barca					
Trakčná sústava	Hidasnémeti (HU) – Čaňa št. hr.: ~ 25 kV, 50 Hz Čaňa št. hr. – Barca: = 3 kV					
Rozchod	1 435 mm					
Prevádzka						
Najvyššia traťová rýchlosť	100 km/h					
Zábrzdňá vzdialenosť	700 m					
Začiatok trate: Čaňa št. hr.				Koniec trate: Barca		
1	2	3	4	5	6	7
Čaňa št. hr.	350,751	2 Pr	100			
Z=	350,766					
NP Zdvihnite zberač	350,808					
NP Vypnite prúd	350,814					
NP Zapnite prúd	351,444					
Rekuperácia zakázaná	351,512					
PZS 2Z	351,679				C-IV.	ZHIÚ 350,451 k.DK Čaňa KHIÚ 352,956
Kechnec zast.	352,841					
PZS 2	352,850				C-IV.	ZHIÚ 351,660 k. DK Čaňa KHIÚ 354,268
Seňa zast.	354,671					
PZS 2	354,754				C-IV.	ZHIÚ 353,929 k. DK Čaňa KHIÚ 355,564 ZHIÚ 354,739
PZS 2	356,049				C-IV.	k.DK Čaňa KHIÚ 357,414
Pískajte	357,459 357,481		40			priec.

Trať: Krásna nad Hornádom – Barca St. 4						
Organizácia riadiaca dopravu		Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)				
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém		Úroveň 0				
Smer		Krásna nad Hornádom – Barca St. 4				
Trakčná sústava		= 3 kV				
Rozchod		1 435 mm				
Prevádzka						
Najvyššia traťová rýchlosť		60 km/h				
Zábrzdňá vzdialenosť		700 m				
Začiatok trate: Krásna nad Hornádom		Koniec trate: Barca St. 4				
1	2	3	4	5	6	7
3 Krásna nad Hornádom	92,090	2				
NP Vypnite prúd	0,472					
	92,497 =0,479		60			
NP Zapnite prúd	0,599					
KL	1,853					
3 Barca St. 4	2,156					= km 1,886 TTP: 109 A

Trať: Plešivec – Zvolen osobná stanica						
Organizácia riadiaca dopravu:		Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)				
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém		Úroveň 0				
Smer		Plešivec – Zvolen osobná stanica				
Trakčná sústava		~ 25 kV, 50 Hz (v ŽST Zvolen)				
Rozchod		1 435 mm				
Prevádzka						
Najvyššia traťová rýchlosť		Plešivec – Blhovce 100 km/h Blhovce – Filákov 70 km/h Filákov – Mýtka 100 km/h Mýtka – Kriváň 80 km/h Kriváň – Zvolen osobná stanica 100 km/h				
Zábrzdňá vzdialenosť		700 m				
Začiatok trate: Plešivec		Koniec trate: Zvolen osobná stanica				
1	2	3	4 _{2k}	5 _{1k}	6	7
1 Plešivec	31,213	2Pr				
PZM	30,820					o. Plešivec
	30,714		90			
	30,067		(70)			
			100			
PZS 2Z	29,620				C-II.	ZHIÚ 30,695; k. Gem. Hôrka; KHIÚ 28,374
L	29,022					
3 Gemerská Hôrka	28,296	2 Pr				
‡ PZS 2Z	27,847	X			C-IV.	ZHIÚ 29,022; k. Gem. Hôrka; KHIÚ 26,487
‡ PZS 2Z	26,250	X			C-III.	ZHIÚ 27,686; k. Gem. Hôrka; KHIÚ 24,768
‡ PZS 2Z	25,335	X			C-III.	ZHIÚ 26,830; k. Gem. Hôrka; KHIÚ 23,988
‡ Bohúňovo zast.	25,300	X				
‡ (Pískajte)	24,008	X				Pre kol.č.2
‡ PZS 2	23,564	X			C-IV.	ZHIÚ 24,768; k. Gem. Hôrka; KHIÚ 22,239
‡ GL2	23,260	X				
	GL1					

Zmena č. 9

Účinnosť: 1. 9. 2015

Trať: Bánréve (HU) – Lenartovce							
Organizácia riadiaca dopravu:		Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)					
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)							
Centrum riadenia dopravy DOT							
Návestný systém		Úroveň 0					
Smer		Lenartovce št. hr. – Lenartovce					
Trakčná sústava							
Rozchod		1 435 mm					
Prevádzka							
Najvyššia traťová rýchlosť		60 km/h					
Zábrzdňá vzdialenosť		400 m					
Začiatok trate: Lenartovce št. hr. Koniec trate: Lenartovce							
1		2	3	4	5	6	7
Lenartovce št. hr.		45,114	2 Pr	60			
BL		45,545					
		45,666		100			
2	Lenartovce	45,885					

Trať: Bánréve (HU) – Lenartovce						
Smer Lenartovce – Lenartovce št. hr.						
Začiatok trate: Lenartovce št. hr. Koniec trate: Lenartovce						
1	2	3	4	5	6	7
2 Lenartovce	45,885	2 Pr				
	45,600		40			
Lenartovce št. hr.	45,114					

Trať: Somoskőújfalu (HU) – Fiľakovo						
Organizácia riadiaca dopravu: Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)						
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém	Úroveň 0					
Smer	Fiľakovo št. hr. – Fiľakovo					
Trakčná sústava						
Rozchod	1 435 mm					
Prevádzka						
Najvyššia traťová rýchlosť	60 km/h					
Zábrzdňá vzdialenosť	700 m					
Začiatok trate: Fiľakovo št. hr.				Koniec trate: Fiľakovo		
1	2	3	4	5	6	7
Fiľakovo št. hr.	134,546	2Pr	60 (40)			km od (HU)
	134,900		30			žel. zvršok
	135,500		60 (40)			
HIÚ	135,680					
> X-1359	135,852					2x
PZS 3	136,632				C-IV.	ZHIÚ 135,680; KHIÚ 137,143
Šiatorská Bukovinka zast..	136,646					
PZS 3	137,298				C-IV.	ZHIÚ 136,788; KHIÚ 138,121
	137,805		60			
PZM	138,206				C-IV.	UZ
HIÚ	139,822					
X-1399	139,941					
PZS 3Z	140,645				C-IV.	ZHIÚ 139,822; KHIÚ 141,468
Radzovce zast.	140,900					
PZM	143,397				C-III.	o. Belina zast.
Zv. Belina zast.	143,430					
Pískajte	144,607					
k	144,953				C-IV.	
ŠL	145,172					
2 Fiľakovo	146,309					

Trať: Utekáč – Lučenec						
Organizácia riadiaca dopravu		Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)				
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém		Úroveň 0				
Smer		Utekáč – Lučenec				
Trakčná sústava						
Rozchod		1 435 mm				
Prevádzka						
Najvyššia traťová rýchlosť		60 km/h				
Zábrzdňá vzdialenosť		400 m				
Začiatok trate: Utekáč		Koniec trate: Lučenec				
1	2	3	4	5	6	7
Utekáč zast.	41,194	1 Pr	10			pokrač. tr. kol. z vlečky, prev.; priec
Pískajte	41,190					
k	41,166				C-III.	
	41,158		30			žel. zvršok
PZM	40,016				C-IV.	UZ
PZM	38,152				C-IV.	UZ
Pískajte	36,735					
k	36,482				C-III.	
Pískajte	36,476					
	36,276		10			priec
k	36,236				C-III.	
	36,230		30^			žel. zvršok
L	36,130					
Pískajte	35,545					

Trať: Lučenec – Veľký Krtíš						
Organizácia riadiaca dopravu	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)					
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém	Úroveň 0					
Smer	Lučenec – Veľký Krtíš					
Trakčná sústava						
Rozchod	1 435 mm					
Prevádzka						
Najvyššia traťová rýchlosť	Lučenec – Lučenec št. hr.	60 km/h				
	V peážnom úseku na území MR	40 km/h				
	Malé Straciny št. hr.– Malé Straciny	60 km/h				
	Malé Straciny – Veľký Krtíš	50 km/h				
Zábrzdňá vzdialenosť	700 m					
	V peážnom úseku na území MR	400 m				
Začiatok trate: Lučenec		Koniec trate: Veľký Krtíš				
1	2	3	4	5	6	7
2 Lučenec	161,755	1 Pr				
	161,246		40			prev.
	=111,844					
PZS 2Z	111,549				C-II.	ZHIÚ 111,950 k.Lučenec St.1 KHIÚ 109,901
	111,382		60			
PZS 2Z	111,030				C-III.	ZHIÚ 111,950 k.Lučenec St.1 KHIÚ 109,901
Pískajte	110,853					
k	110,503				C-IV.	
Pískajte	109,668					
k	109,238				C-III.	
Pískajte	108,752					
k	108,499				C-IV.	

Trať: Szob (HU) – Štúrovo – Bratislava hlavná stanica						
Organizácia riadiaca dopravu	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)					
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)	Bratislava-Vajnory – Odb Močiar					
Centrum riadenia dopravy DOT	Bratislava východ					
Návestný systém	Štúrovo št. hr. – Štúrovo	Úroveň 0				
	Štúrovo km 188,617 – Mužla	Úroveň STM				
	Mužla – Nové Zámky	Úroveň 0				
	Nové Zámky – Bratislava hl. st.	Úroveň STM				
Smer	Štúrovo – Bratislava hlavná stanica					
Trakčná sústava	~ 25 kV, 50 Hz					
Rozchod	1435 mm					
Prevádzka						
Najväčšia traťová rýchlosť	Štúrovo št. hr. – Štúrovo – Sládkovičovo	120 km/h				
	Sládkovičovo – Senec	140 km/h				
	Senec – Bratislava hl. st.	120 km/h				
Zábrzdňá vzdialenosť	1 000 m					
Začiatok trate: Štátna hranica MR/SR			Koniec trate: Bratislava hlavná stanica			
1	2	3	4zk	51k	6	7
Rekuperácia dovolená	203,280	X	120			ZMSP,most
	203,486	X				
Štúrovo št. hr.	203,394	3 Pr				
	203,316	X				
	203,300	X				
Vypnite prúd	202,920	X				
zNP	202,855	X				
kNP	202,755	X				
Zapnite prúd	202,690	X				
(Pískajte)	202,530	X				
	201,363	X	C-III.			m = 201,921 m = 200,755 ZHIÚ 200,245; k. Štúrovo St.4 KHIÚ 197,725
PZS 2Z	198,990	X				
		X				
PZS 2Z	197,958	X				
		X	C-IV.			ZHIÚ 199,498; k. Štúrovo St.4 KHIÚ 196,435

Trať: Komárom (HU) – Komárno – Nové Zámky						
Organizácia riadiaca dopravu	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)					
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)						
Centrum riadenia dopravy DOT						
Návestný systém	Úroveň 0					
Smer	Komárno – Nové Zámky					
Trakčná sústava	~ 25 kV, 50 Hz					
Rozchod	1435 mm					
Prevádzka						
Najväčšia traťová rýchlosť	Komárom (HU) – Komárno St.4 60 km/h					
	Komárno St.4 – Komárno 80 km/h					
	Komárno– Nové Zámky 100 km/h					
Zábrzdňá vzdialenosť	Komárom (HU) – Nové Zámky 700 m					
Začiatok trate: Komárno št. hr.			Koniec trate: Nové Zámky			
1	2	3	4	5	6	7
Komárom (HU)	0,000	2 Pr	60			ZMSP, most KMSP
Rekuperácia zakázaná	2,750					
Komárno št. hr.	3,016					
	3,200					
	3,273					
	3,275	1 Pr	80		C-II.	m = 4,016 o. St.4
Vypnite prúd	3,280					
NP SpS Komárno	3,330					
NP SpS Komárno	3,370					
Zapnite prúd	3,425					
(Pískajte)	3,701					
L	4,873	2				
PZM	4,994					
	5,180					
2 Komárno St. 4	=2,473	1 Pr	80			
	2,470					

Trať : Bratislava východ odch. sk. Juh –(koľaj 113)– Bratislava predmestie – Bratislava-Nové Mesto – Bratislava ÚNS – Bratislava-Petržalka – Rusovce – Rajka (HU)						
Organizácia riadiaca dopravu	Železnice Slovenskej republiky (ŽSR)					
Diaľkovo ovládaná trať (DOT)	Bratislava východ odch. sk. Juh – Odb. Vinohrady					
Centrum riadenia dopravy DOT	Bratislava východ					
Návestný systém	Úroveň 0					
Trakčná sústava	~ 25 kV, 50 Hz					
	~ 15 kV, 16,7 Hz (časť ŽST Bratislava-Petržalka)					
Rozchod	1 435 mm					
Prevádzka	Pravostranná					
Najvyššia traťová rýchlosť	Bratislava východ – Bratislava ÚNS					60 km/h
	Bratislava ÚNS – Štátna hranica SR/MR					80 km/h
Zábrzdňá vzdialenosť	Bratislava východ – Rusovce št. hr.					700 m
	Na úseku Bratislava predmestie – Odb. Vinohrady traťová koľaj č. 2 (stará)					400 m
Začiatok trate: Bratislava východ odch. sk. Juh			Koniec trate: Rusovce št. hr.			
1	2	3	4 _{2k}	5 _{1k}	6	7
3 ± Bratislava východ odch. sk. Juh	1,300	3				= TTP 127 A
±	1,542 =0,000	X				
± k	0,024	X			C-IV.	
±	0,450	X	20			□ a koľ. váha
±	0,801	X	40			□
±	0,755 =2,277	X				= TTP 127 B
3 ± Bratislava východ	1,933	X				
± L113	1,580	X				
±	1,088 =0,655	X				TTP 127 B = od vch. sk.
± Vypnite prúd	0,930	X				
± PZS 2Z	0,981	X			C-IV.	k. DK Vinohrad Ba Vých. St. 5