



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Baross Gábor Vasútfejlesztési Terv 2026–2035

A magyar vasút második aranykora

Újra vasúttörténelmet írunk

2026 júliusában Magyarország Kormánya döntést hozott arról, hogy elindítja a **Baross Gábor Vasútfejlesztési Terv** megvalósítását, amelynek keretében

10 év alatt 3550 milliárd forintból fejlesztjük a hazai kötöttpályás közlekedést.

Ezzel a döntéssel megkezdjük a magyar vasút évtizedes lemaradásának felszámolását, és **új korszakot nyitunk** hazánk vasúti közlekedésének fejlesztése előtt.



Újra vasúttörténelmet írunk

A Baross Gábor Vasútfejlesztési Terv keretében 2035-ig:

- kohéziós forrásokból **1.100 Mrd** forintot,
- RRF (ROSCO) forrásból **700 Mrd** forintot,
- EIB hitelből **400 Mrd** forintot költünk,
- koncessziós logikán **400 Mrd forintnyi** beruházás tervezett,
- valamint **950 Mrd** forintnyi kötelezettségvállalás született az új, 2028-34 közötti uniós programozási ciklus projektjeinek indítására.

Ez egy összesen **3550 milliárd forintos fejlesztési program** megvalósítását teszi lehetővé.



Miért fejlesztjük a vasutat?



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Nem csak közlekedésfejlesztés

A vasút **a fenntartható városfejlesztés kulcsa**: a nagyvárosainkat terhelő autóforgalom csak versenyképes vasúti közlekedés biztosításával mérsékelhető.



A vasút lehetővé teszi az **ország összekapcsolását**, településeink megközelítését – **autó nélkül is**.

A vasúti utazás lehetővé teszi az **utazási idő hasznos eltöltését**, több esetben pedig az utazási idő megtakarítása is elérhető.



A vasút a személy- és teherforgalom révén is **meghatározó szerepet** tölt be a **nemzetgazdaság működésében**.

A vasút a fenntartható közlekedés záloga, kulcsfontosságú a **klíma- és környezetvédelem** szempontjából.



Magyarország fontos szerepet tölt be az **európai vasúti hálózatban**, az északi és déli, keleti és nyugati vasúti folyosók találkozási pontjaként.

A vasút a társadalmilag, gazdaságilag, környezetileg fenntartható megoldás



100 millió

vasúti utazás évente



+100-200%

utasszám-növekedés
a felújított vonalakon



20%

A nemzetközi teherforgalom
ötöde vasúton bonyolódik.



4X

fenntarthatóbb a vasút
klímaszempontról, mint a közúti
közlekedés.

De a vasút hétköznapi valósága...



...az elavult, korszerűtlen járművek nyújtotta utazási élmény valósága,



43 év

a MÁV és a hév
járműveinek
átlagéletkora.



46%

azoknak az
ülőhelyeknek az
aránya, ahol sem
klíma, sem légtisztító
nincs.



33%

A vasúti férőhelyeknek
csak a harmada
akadálymentes.



50 év

a nem IC minőségű
személykocsik
átlagéletkora.



32%

azoknak a
járműveknek az
aránya, ahol zárt
rendszerű WC
működik.



73%

azoknak a járműveknek
az aránya, ahol nincs
utastájékoztató
képernyő.

....a lassú haladás, a leromlott, nem akadálymentes állomások valósága...

A MÁV vasúti hálózaton



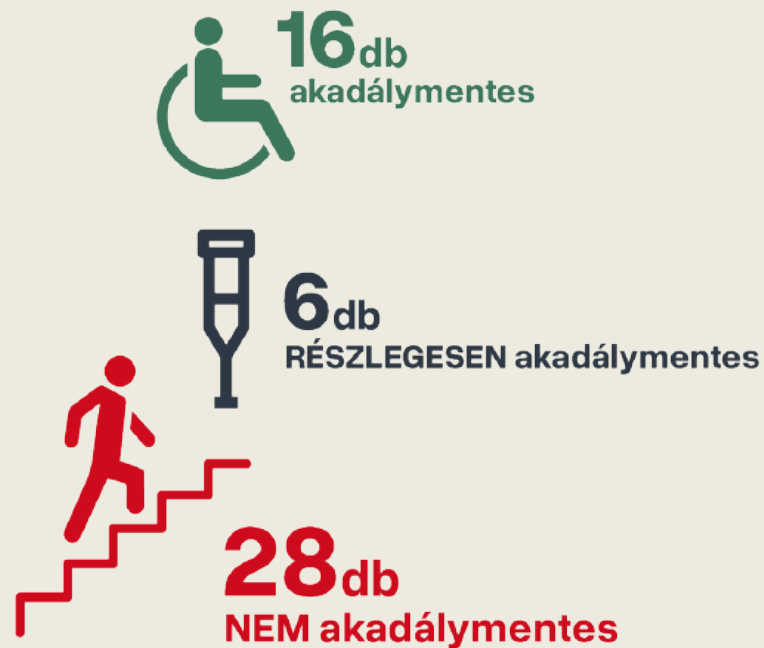
58%

Sebességkorlátozással
NEM ÉRINTETT vágányok aránya

42%

Sebességkorlátozással
ÉRINTETT vágányok aránya

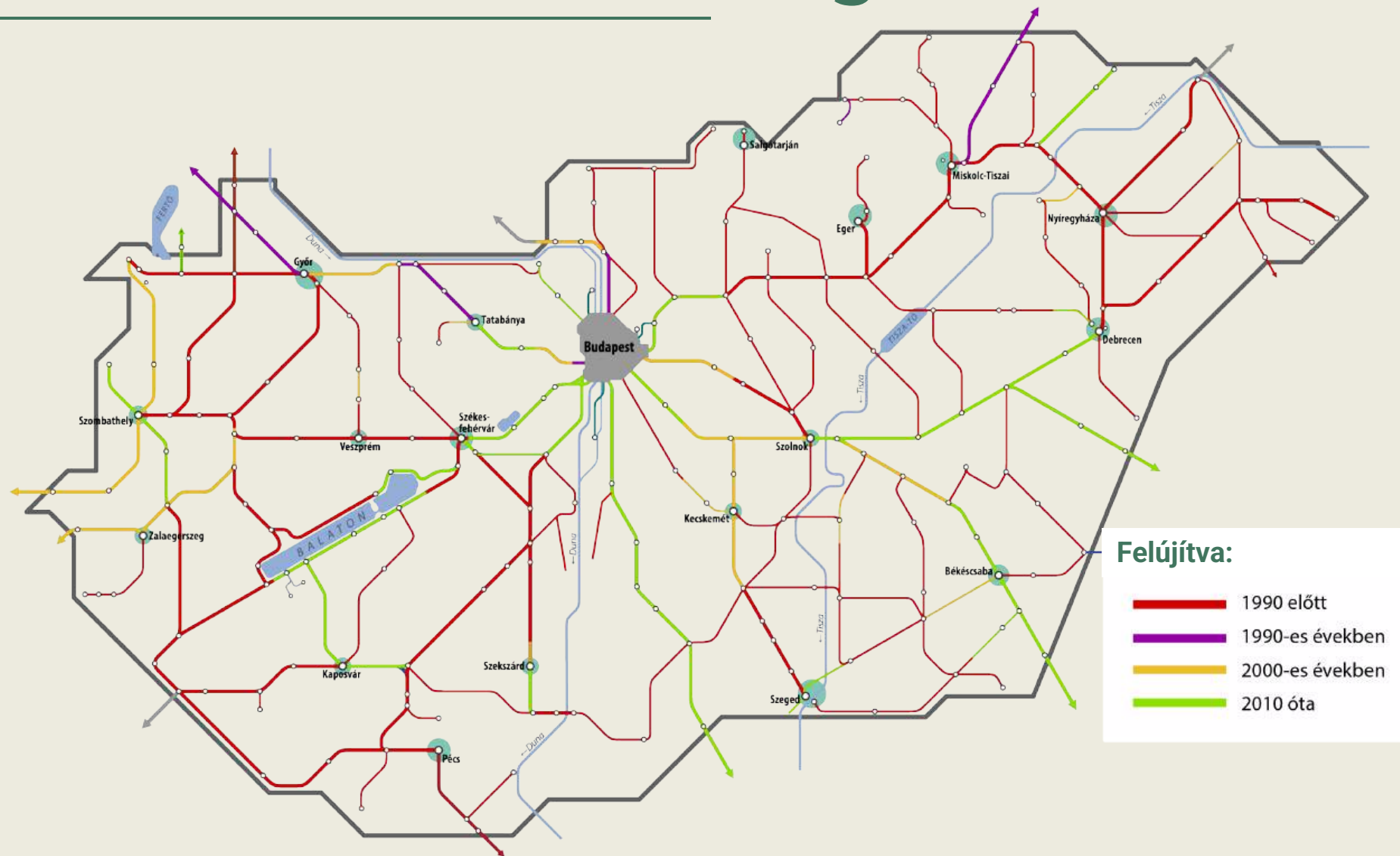
Az 50 legnagyobb utasforgalmú MÁV állomásból



...és a felújítások elmaradásából következő késések és haváriák valósága.



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM





**Hagyjuk magunk mögött
a vasútrombolás korát!**



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

Elszaboltálva 2023-ban

**Lezárt,
bezárt,
elszabotált
projektek helyett
fejlesszük újra
a magyar vasutat!**

A Működő és Emberséges Magyarország Programjának vállalásai – a Baross Gábor Terv alapvető célkitűzései



10 éven belül
**megfelezzük a
vasúti kocsik és
mozdonyok
átlagélethorát** a
mostani 40–50
évről.



A vasúti fővonalakon
elérjük az **autópályával
versenyképes, legalább
100 km/h állomástól
állomásig mért
átlagsebességet**, amely
160–200 km/h-ra alkalmas
pályák fejlesztését jelenti.



Országos
villamosítási
programot indítunk
a vasúti szektorban,
**50%-ra növeljük a
zéró emissziós
szolgáltatást.**

A Baross Gábor Terv alappillérei



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

1. Versenyképes eljutás minden megyeszékhelyre

2. Megbízható regionális hálózat vidéken

3. Vonzó elővárosi forgalom a nagyvárosi ingázóknak

4. Együttműködésben Budapesttel

5. A kamionforgalom áterelése a vasútra

6. Bekapcsoljuk a vasutat a nemzetközi vérkeringésbe

Megújuló
járműflotta

Vonzó
állomások

Megbízható
infrastruktúra

Utasközpontú
szolgáltatások

Ciklusokon átívelő vasútfejlesztés

1) Versenyképes eljutás minden megyeszékhelyre

CÉLJAINK:

- **Egész napos, óránkénti IC közlekedés bevezetése a legfontosabb vonalakon**
- **A fővonalai IC hálózaton** legalább Budapest és a 80 ezer fő fölötti városok viszonylatában a **100 km/h átlagsebesség elérése**, amihez szükséges a hálózat fejlesztése 160, illetve 200 km/h sebességre
- **Új, kényelmes, akadálymentes InterCity-flotta beszerzése**
- **Akkumulátoros vonatok** forgalomba állítása a fontos, de nem villamosított fővonalakon (Baja-Szekszárd, Salgótarján elérésére)



2) Megbízható regionális hálózat vidéken

CÉLJAINK:

- **Mellékvonal-bezárás helyett újranyitás**
- **Új, korszerű motorvonatok beszerzése**
- **Buszhálózattal integrált vonzó menetrend**, ami lehetővé teszi, hogy minden 500 fő fölötti településen a települést érintő **napi járatok** számát **5-re** emeljük
- **500 fő alatti** településeken **igényvezérelt szolgáltatás**, vasúti ránhordás a cél
- Pályahiba miatti **lassúmenetek fokozatos felszámolása**



Fotó: Vörös Attila, iho.hu

3) Vonzó elővárosi forgalom a nagyvárosi ingázóknak

CÉLJAINK:

- Budapesten a **hévek** és az elhanyagolt **MÁV vonalak felújítása**
- **Valódi elővárosi vasút a vidéki nagyvárosokban** is – például Debrecenben, Miskolcon, Szegeden, Győrben
- **Célunk az elővárosi menetrend sűrítése**, Budapesten csúcsidőben negyedórás, a vidéki nagyvárosokban a félórás menetrend bevezetése.
- **Alacsonypadlós, légkondicionált járművek** beszerzése



4) Együttműködésben Budapesttel

- Történelmi adottságok miatt a főváros **az ország vasúti közlekedésének szíve**, fejlesztése, átjárhatóságának növelése egész Magyarország számára fontos.
- Az új Kormány nem ellenségként, hanem **szövetségesként** tekint a budapestiekre, és **szerepet vállal az ország fővárosának fejlesztésében**, legyen szó vasútfejlesztésről, a hévekről, a Rákosrendezőről vagy a fővárosi kötöttpályás közlekedésről.



5) A kamionforgalom átkerelése a vasútra

CÉLJAINK:

- Az **energiahatékony vasúti áruszállítás** támogatása
- A **fővonalakon** a szűk keresztmetszetek oldása, **kapacitás növelése**
- Az **autópályák tehermentesítése a kamionforgalomtól**
- Állami eszközökkel segítjük **új iparvágányok létesítését** és a meglévők használatát
- Bevezetjük az **egyes kocsifuvarozás támogatását**



6) Bekapcsoljuk a vasutat a nemzetközi vérkeringésbe

- Előkészítjük a **reptéri vasutat**, hogy kényelmes, gyors kapcsolatot biztosítsunk a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér és a belváros között.
- Előkészítjük a jövő vasútját:
 - a **nagysebességű vasutat** Varsóba és Bécsbe,
 - **Budapest átjárhatóságát szolgáló fejlesztéseket**
- Fejlesztjük az **együttműködést a régiós országokkal.**



Megújuló járműállomány



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Új InterCity-flottát állítunk forgalomba néhány éven belül

- Új GYSEV InterCity-flotta
- Legalább **35 db, 400-500 ülőhelyes InterCity** motorvonat beszerzése, nyugati országokban megszokott utaskomforttal (pl. akadálymentes, klimatizált, kényelmes üléselrendezéssel, 1. osztállyal, büfével)

Vonalak, ahol az új vonatok járni fognak:

- Budapest – Győr – Sopron / Szombathely
- Budapest – Miskolc – Nyíregyháza – Debrecen – Szolnok
- Budapest – Kecskemét – Szeged
- Budapest – Dombóvár – Pécs
- Budapest – Balaton – Nagykanizsa/Keszthely
- Budapest – Veszprém – Zalaegerszeg/Szombathely

FORRÁS

450 Mrd Ft
(RRF ROSCO konstrukció + EIB)

STÁTUSZ

**Az első járművek megérkezhetnek
2030-ig**



Elindítjuk az új hév-szerelvények beszerzését

ELÉRENDŐ CÉL

- 42 db akadálymentes, légkondicionált szerelvény beszerzése a H5/H6/H7 vonalra.
- 120 m hosszú, átjárható járművek, az elővárosi forgalom kényelmes lebonyolításához igazított kialakítással, kerékpárszállítási lehetőséggel.
- emelt sebességgel, akár 100 km/h-val is közlekedő szerelvények forgalomba állítása.

FORRÁS

300 Mrd Ft (RRF ROSCO konstrukció)

STÁTUSZ

A gyártás megkezdődhet 2030-ig



Megújuló állomások



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Ahonnan jó elindulni, ahová jó megérkezni

Olyan állomásokat és megállóhelyeket fejlesztünk, ahol minden az utazók biztonságát, kényelmét, utazási élményét szolgálja.

- Akadálymentes környezet
- Gyors és egyszerű tájékozódás
- Kényelmes várakozási feltételek
- Szolgáltatások, vásárlási, étkezési, pihenési lehetőségek
- Kényelmes megközelítés és könnyű átszállás



Kiárusítás helyett fejlesztés

- Az állomások és környezetük **a nemzeti vagyonunk legértékesebb elemei** közé tartoznak.
- Fejlesztésük igényli a **magántőke bevonását**, de csak a **közérdek érvényesítése** mellett.
- Nem csak az állomásépületeket, de a **környező tereket, aluljárókat is megújítjuk.**
- Vizsgáljuk Budapesten és a nagyvárosokban az állomás környéki területek **hasznosítási lehetőségeit** – **megfizethető lakásokat** építünk kiváló közlekedési adottságú helyszíneken.

Előkészítjük a 10 legforgalmasabb állomásunk átfogó fejlesztését.



A kicsi is szép (lesz)



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

- A kiemelt állomások mellett átfogó felmérést indítunk **a kis- és középvárosok állomásainak, illetve a vasúti megállóhelyek korszerűsítésére.**
- Megőrizzük, és a **magyar vasúti építészeti hagyományokat** tiszteletben tartva fejlesztjük a **kis- és közepes forgalmú állomásokat.**
- Korszerűsítjük a **megállóhelyeket**, hogy kényelmesen, az időjárás viszontagságaitól védve lehessen várakozni.



Megbízható infrastruktúra



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Megbízható vasúti közlekedés



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

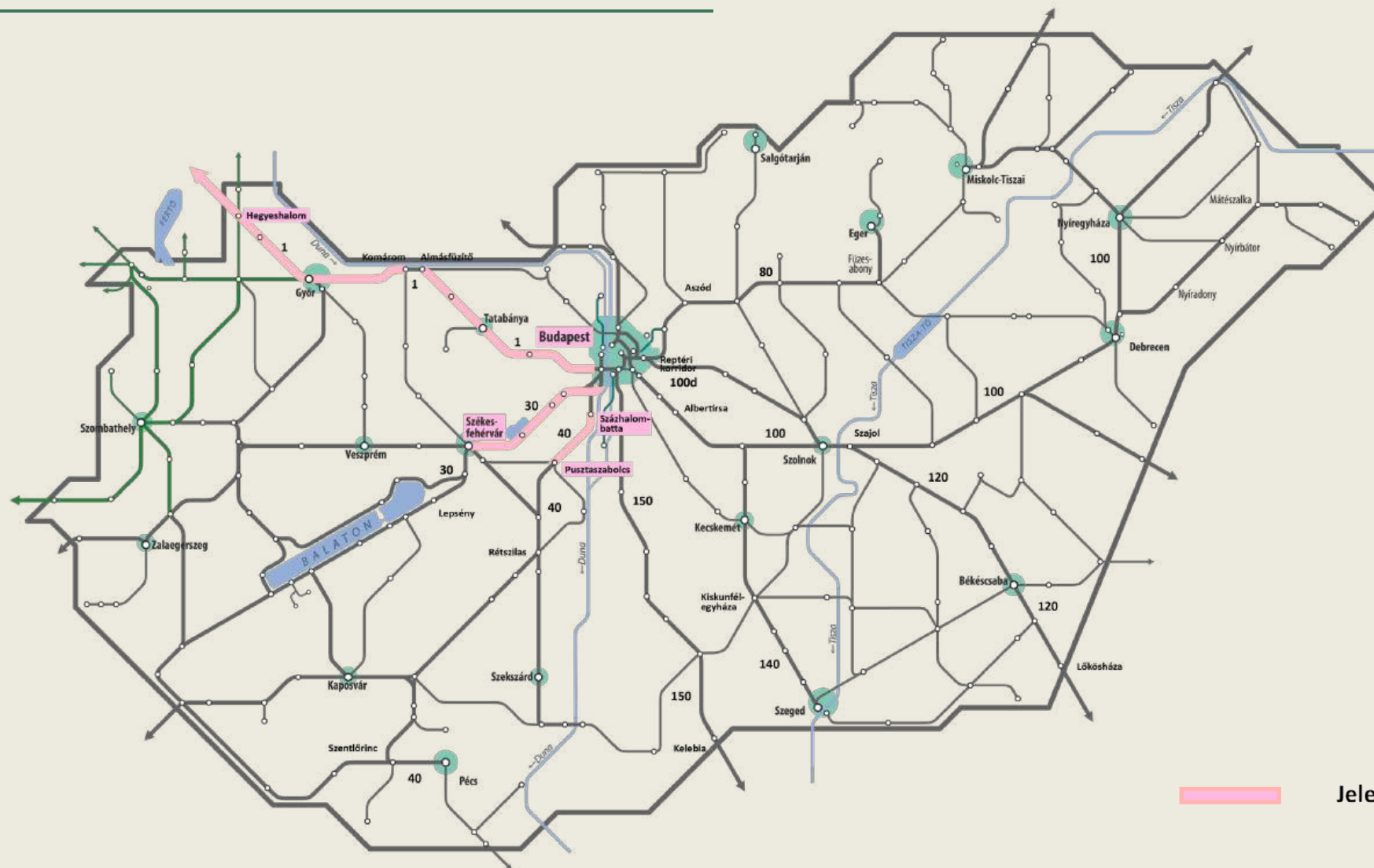
- Programot indítunk a **késéseket és forgalmi zavarokat leginkább előidéző szakaszok fejlesztésére.**
- Intézkedési tervet dolgozunk ki a **lassújelek csökkentésére 50%-ra növeljük a zéró emissziós vasúti szolgáltatások arányát.**
- **Digitalizáljuk a vasút működését** (biztonsági rendszer, forgalomirányítás, utastájékoztatás, jegyértékesítés, döntéstámogatás).
- Kiemelt figyelmet szentelünk a **felsővezeték-hibák és biztosítóberendezési hibák megszüntetésének.**
- Növeljük a **kétvágányú vonalak számát** és a nagy sebességgel használható vonalak hosszát.
- A MÁV és a GYSEV **pályaműködtetését minőségi és teljesítményalapú finanszírozásra állítjuk át**, ösztönözve a jó pályaminőség fenntartását.



Autópályánál gyorsabb hálózat 2026



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

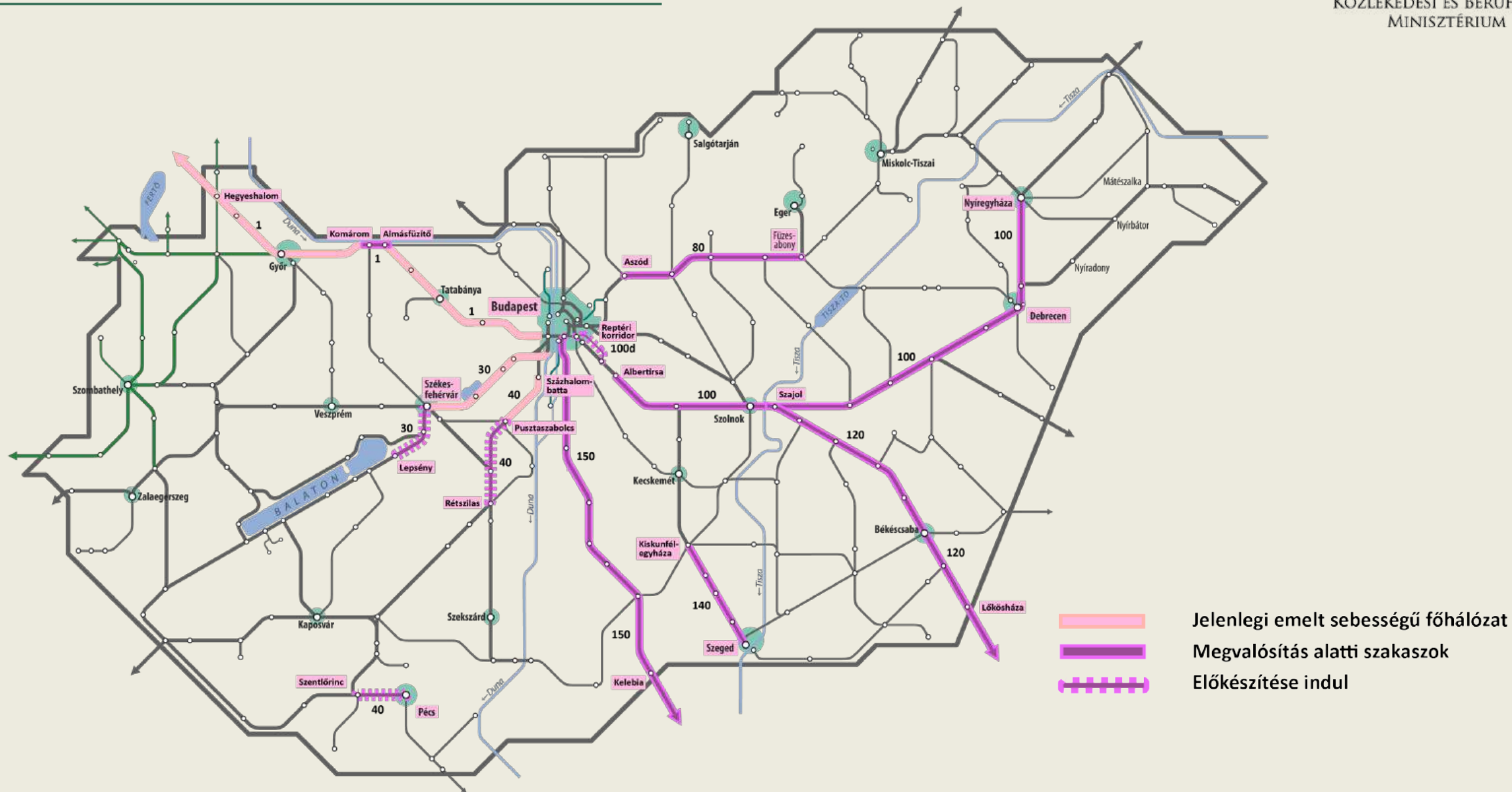


Jelenlegi emelt sebességű főhálózat

Autópályánál gyorsabb hálózat 2035



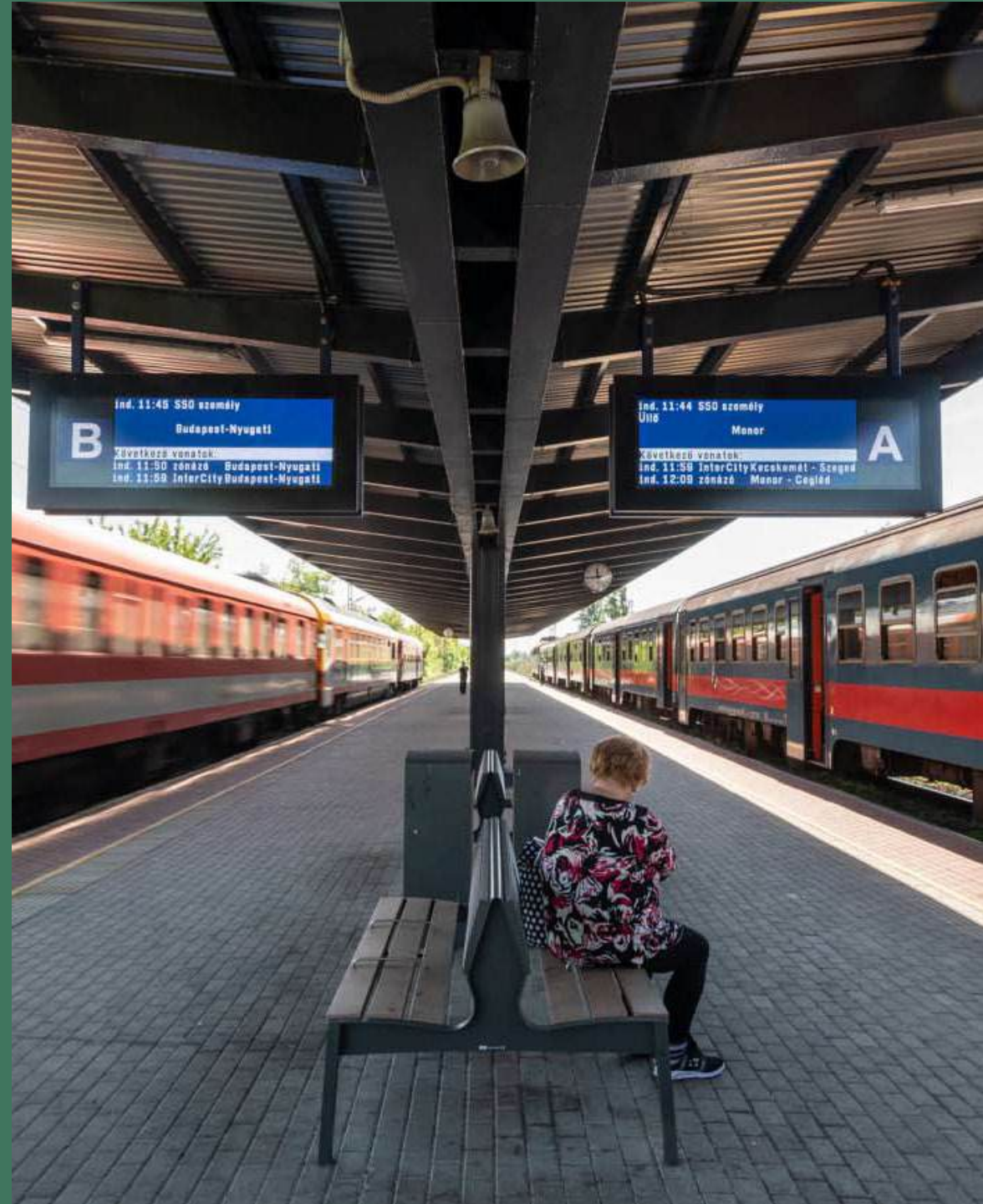
KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Utasközpontú szolgáltatások



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

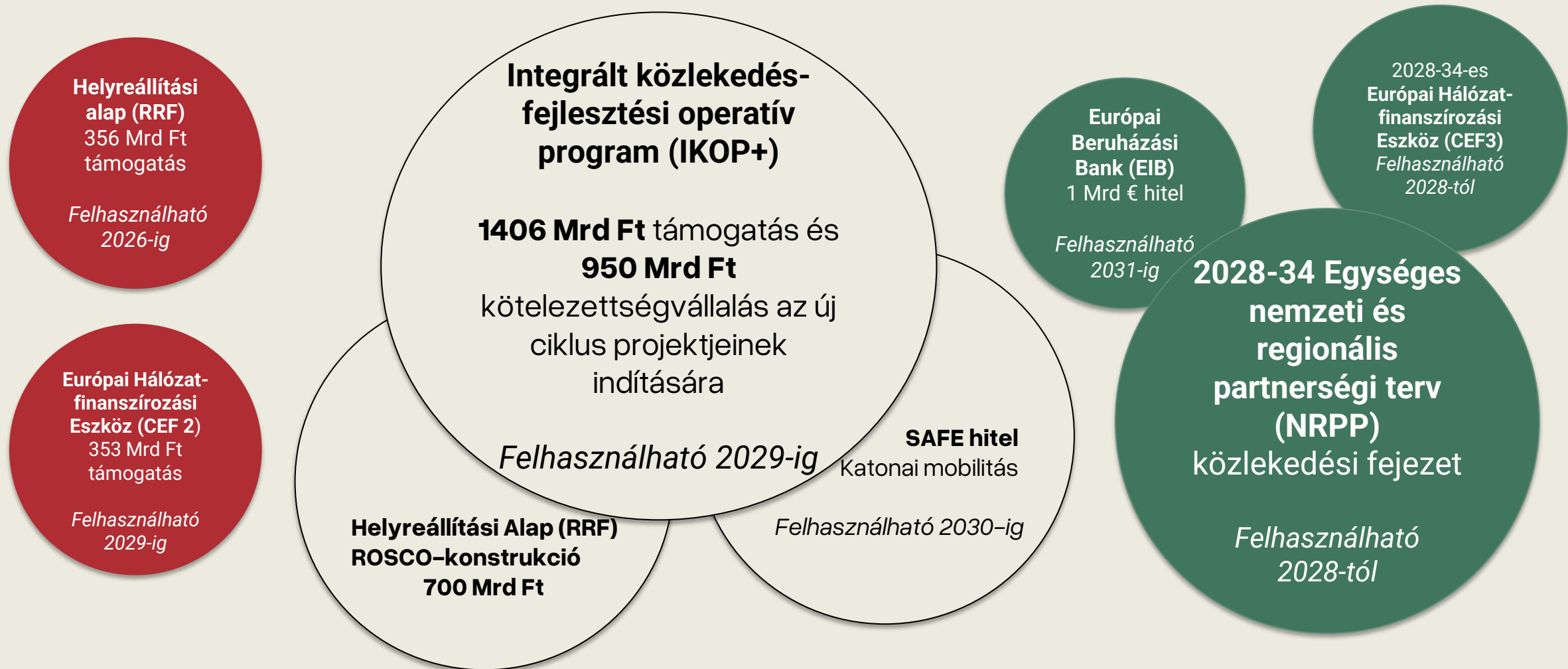


Az utazók igényeihez igazított közlekedési szolgáltatások

- A magyar tömegközlekedést **21. századi szolgáltatássá** alakítjuk
 - egységes alkalmazással
 - digitális jegyvásárlással
 - valós idejű utastájékoztatással.
- **Egységes menetrendi rendszert** hozunk létre a közösségi közlekedésben – buszok, vonatok, hajók összehangolt menetrendje.
- **Integráljuk a nagyvárosok helyi közlekedését a MÁV–Volán bérletrendszerével.**
- **Országos Közlekedésszervezőt** hozunk létre a BKK mintájára, amely az utasok szempontjait érvényesíti a közlekedési közszolgáltatásokban.

Fotó: MÁV

A 2021-27-es és 2028-34-es EU-s közlekedésfejlesztési források



Állítsuk végre pályára a vasutat!

Újonnan induló és folyamatban lévő
fontosabb fejlesztési projektek



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Most tényleg a vidék jön!



Debrecen nagyállomás rekonstrukciójának előkészítése, tram-train és villamoshálózat-fejlesztés előkészítése



ELÉRENDŐ CÉL

A nagyállomás komplex megújításának előkészítése

- Vonzó állomásépület, akadálymentes peronok fogadják az új InterCity vonatokat
- Kényelmes átszállás a villamosra, buszokra
- Az akadálymentesítés 2030-ig megvalósul

Tram-train fejlesztés vizsgálata déli irányba és a Hajdúság irányába, az 1-es villamosvonal fejlesztésének előkészítésével, a korszerű elővárosi közlekedés megteremtése érdekében.

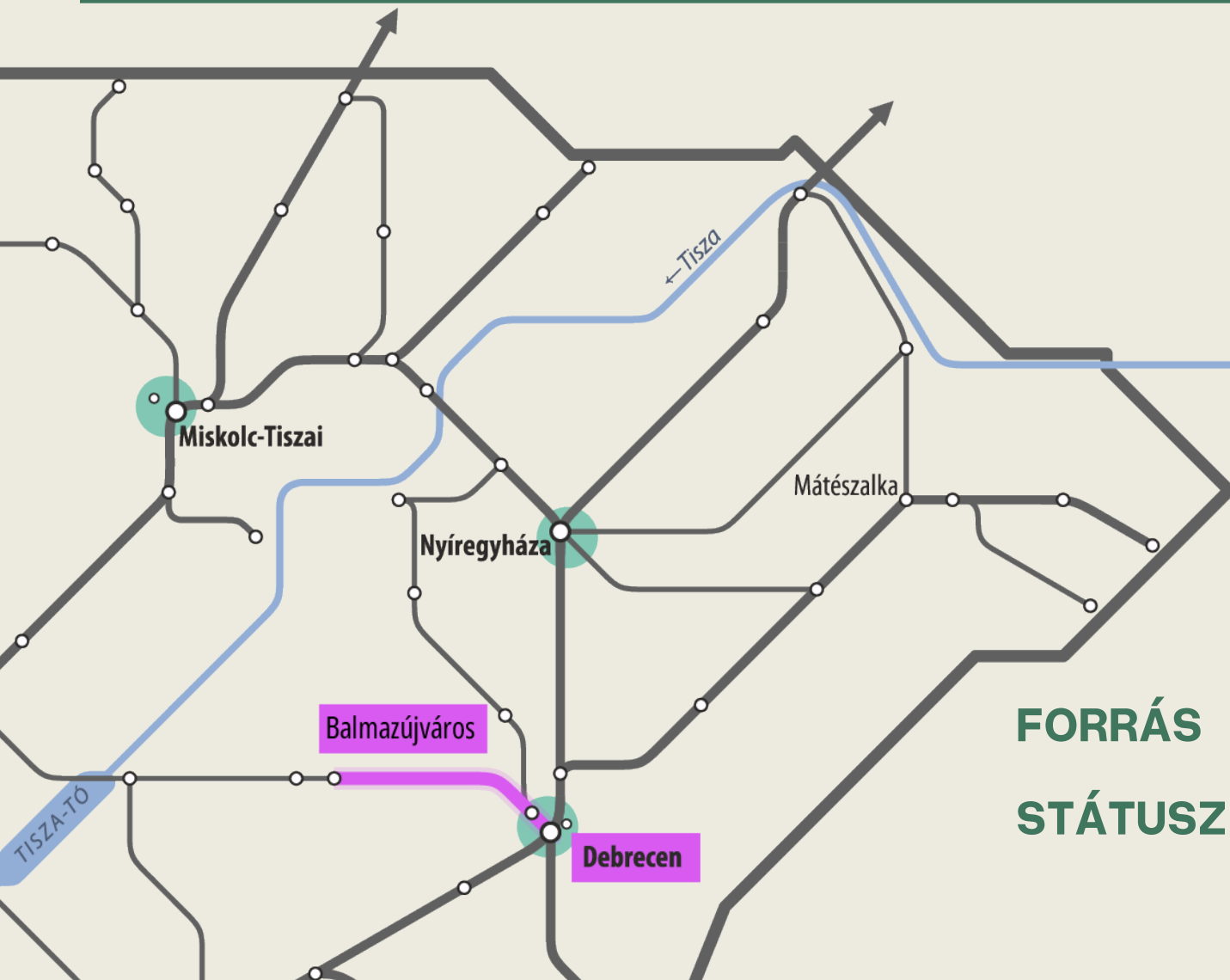
FORRÁS

7,8 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

Előkészítése indul

Debrecen-Balmazújváros vonal villamosítása és elővárosi fejlesztése



ELÉRENDŐ CÉL

- korszerű, **villamosított vasútvonal** kialakításának előkészítése
- elővárosi közlekedés fejlesztése új megállókkal és P+R kapcsolatokkal
- a **térségi elérhetőség és a fenntartható közlekedés erősítése**

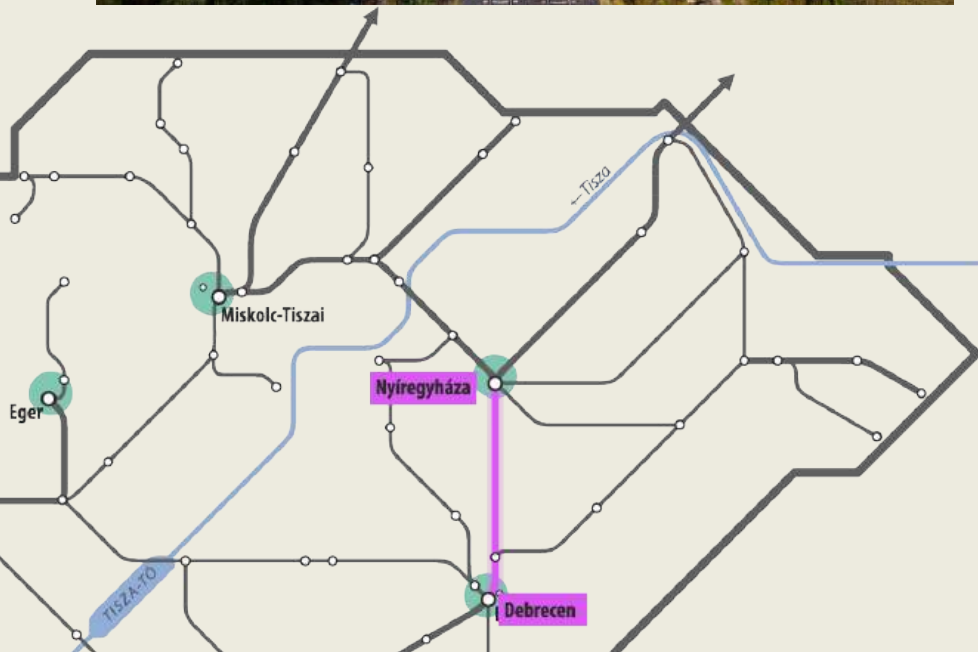
A járműbeszerzést ez előző kormány törölte.

FORRÁS
STÁTUSZ

36,7 Mrd Ft (RRF)

2026-ban átadás

Debrecen–Nyíregyháza vonalszakasz fejlesztése



ELÉRENDŐ CÉL

- A Budapestet Kárpátaljával összekötő fővonal egyik kiemelt fejlesztése
- gyorsabb, és nagyobb kapacitású vasúti közlekedés, az elővárosi forgalom számára is
- 160 km/órás közlekedési sebesség
- akadálymentes peronok, korszerű utastájékoztatás, P+R és B+R létesítmények kialakítása
- 2 új megálló Debrecenben

FORRÁS

250–270 Mrd Ft (IKOP Plusz és CEF)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

(Debrecen)- Apafa - Mátészalka vasútvonal villamosítás és pályafejlesztés előkészítése



ELÉRENDŐ CÉL

- pályafejlesztés előkészítése
- sebességkorlátozások felszámolása, gyors és sűrű elővárosi vonatok
- a térségi elérhetőség javítása

FORRÁS

8 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig teljes körű előkészítés

Átfogó fejlesztés a Budapest-Miskolc vonal legrosszabb szakaszán

ELÉRENDŐ CÉL

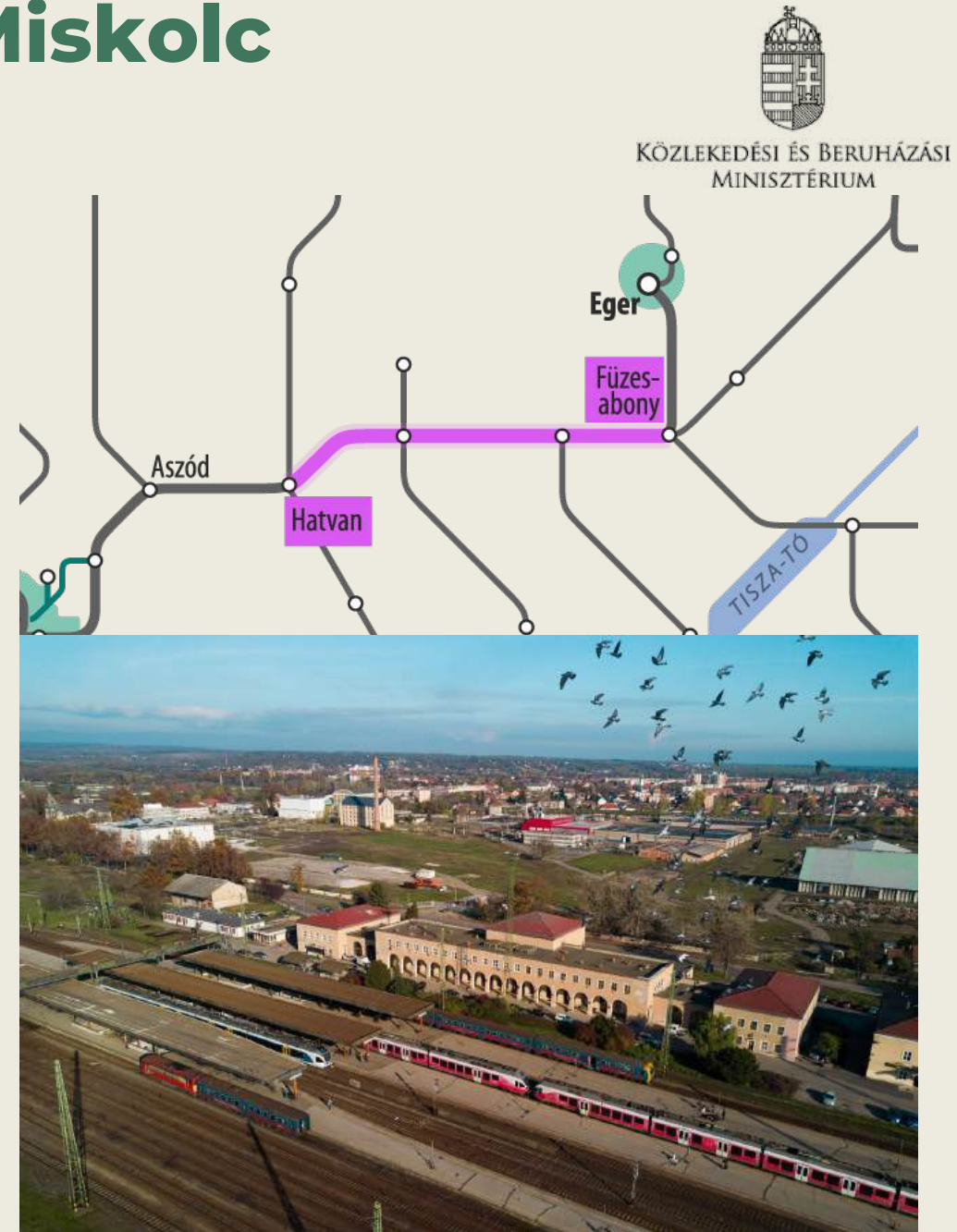
- Késések felszámolása, elővárosi forgalom gyorsítása, csökkenő menetidő Eger, Gyöngyös és Miskolc felé.
- ez a szakasz a **Budapest-Miskolc-Kassa nemzetközi vasúti folyosó része**, ezért a fejlesztés nemzetközi jelentőségű is
- **160 km/h sebességű** közlekedés feltételeinek megteremtése
- állomások és peronok korszerűsítése, teljes körű akadálymentesítéssel, magasabb színvonalú utaskiszolgálás

FORRÁS

200–230 Mrd Ft (IKOP Plusz és EIB)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



Tiszaújváros-Miskolc-Kazincbarcika tram-train előkészítés



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



ELÉRENDŐ CÉL

- Miskolc és térsége elővárosi közlekedésének fejlesztése, **Kazincbarcika és Tiszaújváros viszonylatában tram-train kialakításának vizsgálata.**
- A térség elérhetőségének, **gazdasági fejlődésének** javítása a korszerű, sűrű, megbízható közösségi közlekedési kapcsolatok révén.

FORRÁS

0,5 Mrd Ft (IKOP Plusz), előkészítés

STÁTUSZ

Előkészítése indul

Eger vasúti közlekedésének fejlesztése

ELÉRENDŐ CÉL

- Eger városközpont vasúti elérésének javítása, átszállási kapcsolatok javítása
- Eger - Eger-Felnémet vonalszakasz elővárosi fejlesztésének előkészítése
- A budapesti és debreceni vonatok közvetlenül Eger belvárosába, az Egri Vár tövébe érkeznek majd.
- Fejlődik a városon belüli és elővárosi forgalom is.

FORRÁS

1,6 Mrd Ft (IKOP Plusz), előkészítés

STÁTUSZ

Előkészítése indul



Fotó: MÁV

Elindul Szolnok állomás fejlesztése



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Fotó: MÁV

ELÉRENDŐ CÉL

- 1. ütem: az átmenő **fővágányok teljes rekonstrukciójával a késések felszámolása**
- 2. ütem: **peronok felújítása és akadálymentesítése** az új motorvonatokhoz
- további ütemek: **P+R parkoló létesítése**, valamint az **állomásépület korszerűsítése** révén gyorsabb, biztonságosabb és magasabb színvonalú utaskiszolgálás valósul meg

FORRÁS

48 Mrd Ft (EIB)

STÁTUSZ

1. ütem 2030-ig befejeződhet

Nagykátai-Újszászi vasútvonal fejlesztése



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



ELÉRENDŐ CÉL

- a korszerűsítésével gyorsabb, biztonságosabb és **megbízhatóbb vasúti közlekedés** biztosítása
- a **főváros és Kelet-Magyarország** vasúti elérhetőségének élénkítése, valamint a nemzetközi árufuvarozás feltételeinek javítása

FORRÁS

65–85 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Budapest-Szeged fővonal átfogó fejlesztése



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

ELÉRENDŐ CÉL

- **Negyedórával gyorsabb budapesti IC** az új motorvonatokkal és a vasútvonal korszerűsítésével (**160 km/h sebesség**)
- **személy- és áruszállítás versenyképességének erősítése**
- Szeged és a **Dél-Alföld vasúti elérhetőségének javítása**

FORRÁS

170 Mrd Ft (IKOP Plusz és EIB)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



Győr elővárosi közlekedés fejlesztésének előkészítése

ELÉRENDŐ CÉL

- Győr állomás akadálymentesítése, peronok felújítása, lift
- Szintbeni beszállás az érkező GYSEV IC motorvonatokra
- Felkészülés a Budapest-Varsó nagysebességű vasút fogadására
- A peron akadálymentesítése 2030-ra megvalósul

FORRÁS

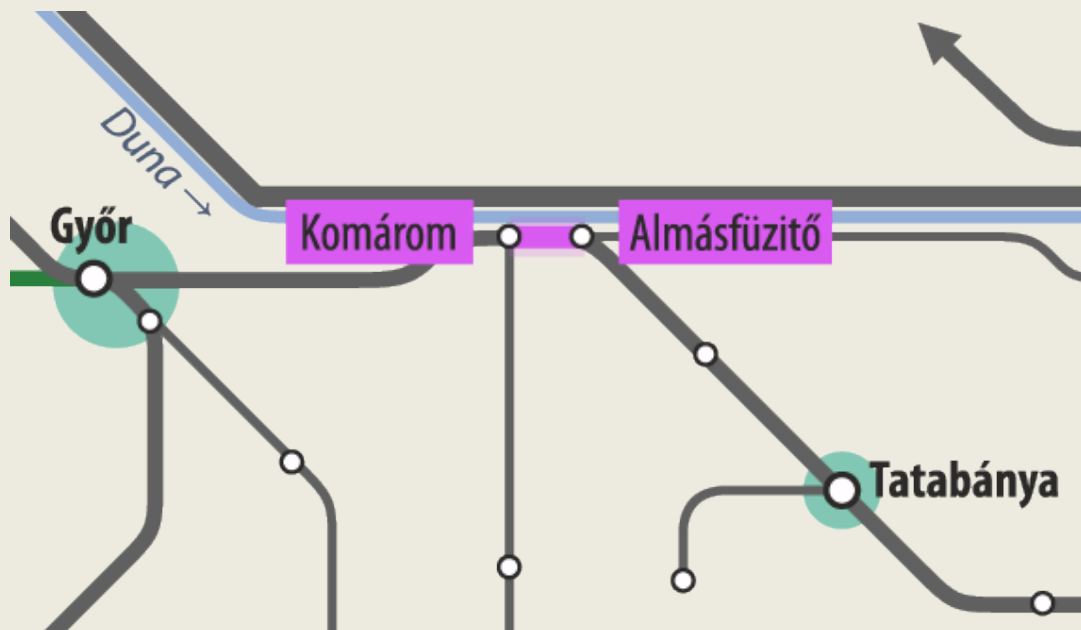
IKOP Plusz és MÁV források

STÁTUSZ

Előkészítése indul



Budapest-Győr vasútvonal szakaszos felújítása



ELÉRENDŐ CÉL

- Ausztria és Magyarország közötti vasúti kapcsolatok fejlesztése
- pályasebesség emelése (**160 km/h**), menetidő csökkentése
- Dunai árvízvédelem és az 1-es főúttal való **szintbeli** keresztezés kiváltása

FORRÁS

41 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Székesfehérvár-Szombathely vonal – szakaszos beavatkozások



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

ELÉRENDŐ CÉL

- Késések felszámolása Nyugat-Magyarország megyeszékhelyei (Székesfehérvár, Veszprém, Zalaegerszeg, Szombathely) **között**
- Új elővárosi vonatok indítása
- M7-es és 8-as út mentesítése a kamionforgalomtól

FORRÁS

3 Mrd Ft (IKOP Plusz), előkészítés

STÁTUSZ

Előkészítése indul





KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

Gyorsabban a Balaton mindkét partjára



ELÉRENDŐ CÉL

- Székesfehérvár – Lepsény kapacitásbővítés, Lepsény – Balatonakarattya vasúti átkötés előkészítése
- **160 km/h közlekedés, gyorsabb kapcsolat a Balatonra**, az északi és a déli partra egyaránt
- a Budapest-Balaton vasúti tengely **kapacitásának és menetrendi megbízhatóságának** javítása, késések csökkentése

FORRÁS

2,6 Mrd Ft (IKOP Plusz), előkészítés

STÁTUSZ

Előkészítése indul

Székesfehérvár Intermodális Csomópont fejlesztése



ELÉRENDŐ CÉL

- Helyközi buszállomás áthelyezése a vasútállomás mellé és a közvetlen átszállási kapcsolat megteremtése
 - **Vasútállomás előtti buszállomás** és terület rendezése
 - **P+R parkolók** kiépítése
 - **Intermodális átszállókapcsolatok** javítása

FORRÁS

20 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Észak-balatoni vasútállomások, megállóhelyek korszerűsítése

Aszófő állomás látványterve



ELÉRENDŐ CÉL

- korszerű, akadálymentes és **biztonságos állomások**, valamint **megállóhelyek** kialakítása
- magasabb színvonalú utaskiszolgálás és **kulturált utaskörnyezet biztosítása**
- a Balaton **vasúti elérhetőségének növelése**

Polgárdi, Füle, Balatonfőkajár felső, Csittényhegy, Balatonkenese, Balatonfűzfő, Balatonalmádi, Alsóörs, Csepak, Balatonarács, Balatonfüred, Aszófő

FORRÁS

14,5 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Dél-balatoni vasútállomások, megállóhelyek rekonstrukciója

ELÉRENDŐ CÉL

- megállóhelyek korszerűsítése, teljes körű akadálymentesítés
- magasabb színvonalú és kulturált utaskörnyezet kialakítása
- A Balaton vasúti elérhetőségének és közösségi közlekedési versenyképességének javítása

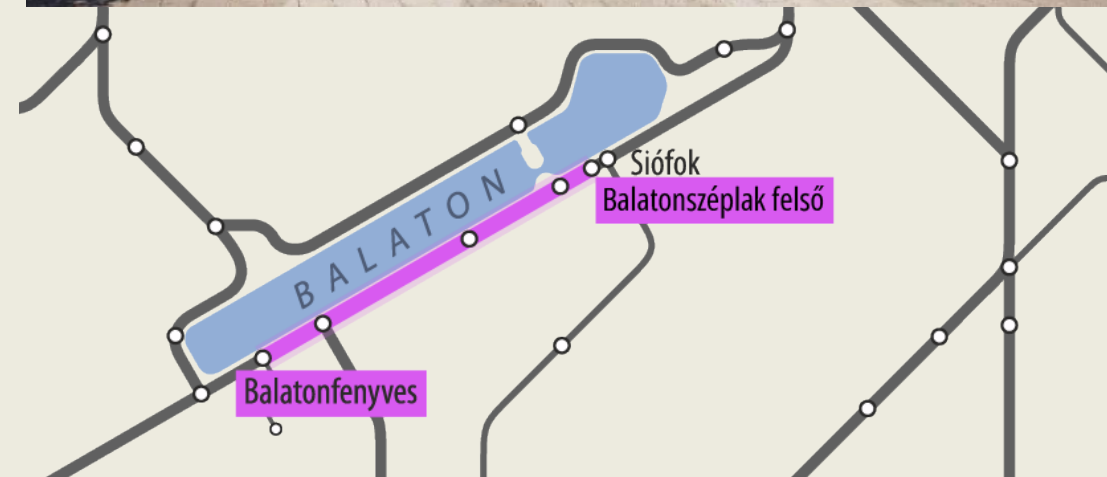
Zamárdi, Balatonföldvár, Balatonszárszó,
Balatonszemes, Balatonlelle, Balatonboglár, Béltelep

FORRÁS

7,5 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



Budapest – Pusztaszabolcs – Pécs vasútvonal átfogó fejlesztésének előkészítése



ELÉRENDŐ CÉL

- Óránkénti IC vonat Pécsre
- Késések felszámolása
- Főbb állomások akadálymentesítése
- IC motorvonatok érkezéséhez méltó környezet kialakítása

FORRÁS

5 Mrd Ft (IKOP Plusz), előkészítés

STÁTUSZ

Előkészítése indul

Észak-déli vasúti főfolyosó fejlesztése

ELÉRENDŐ CÉL

Zalaszentiván-Nagykanizsa vasútvonalon

- villamosítás
- 100 km/h kiépítési sebeség helyreállítása,
- utaskomfort-növelő beavatkozások
- teherforgalom számára megfelelő kiépítés

Gyorsabb eljutás Zalaegerszeg és Szombathely között

- Új átkötés (deltavágány) Zalaszentivánban
- Szentivánvölgy új vasúti megállóhelyének kialakítása

FORRÁS

3,1 Mrd Ft (IKOP Plusz)

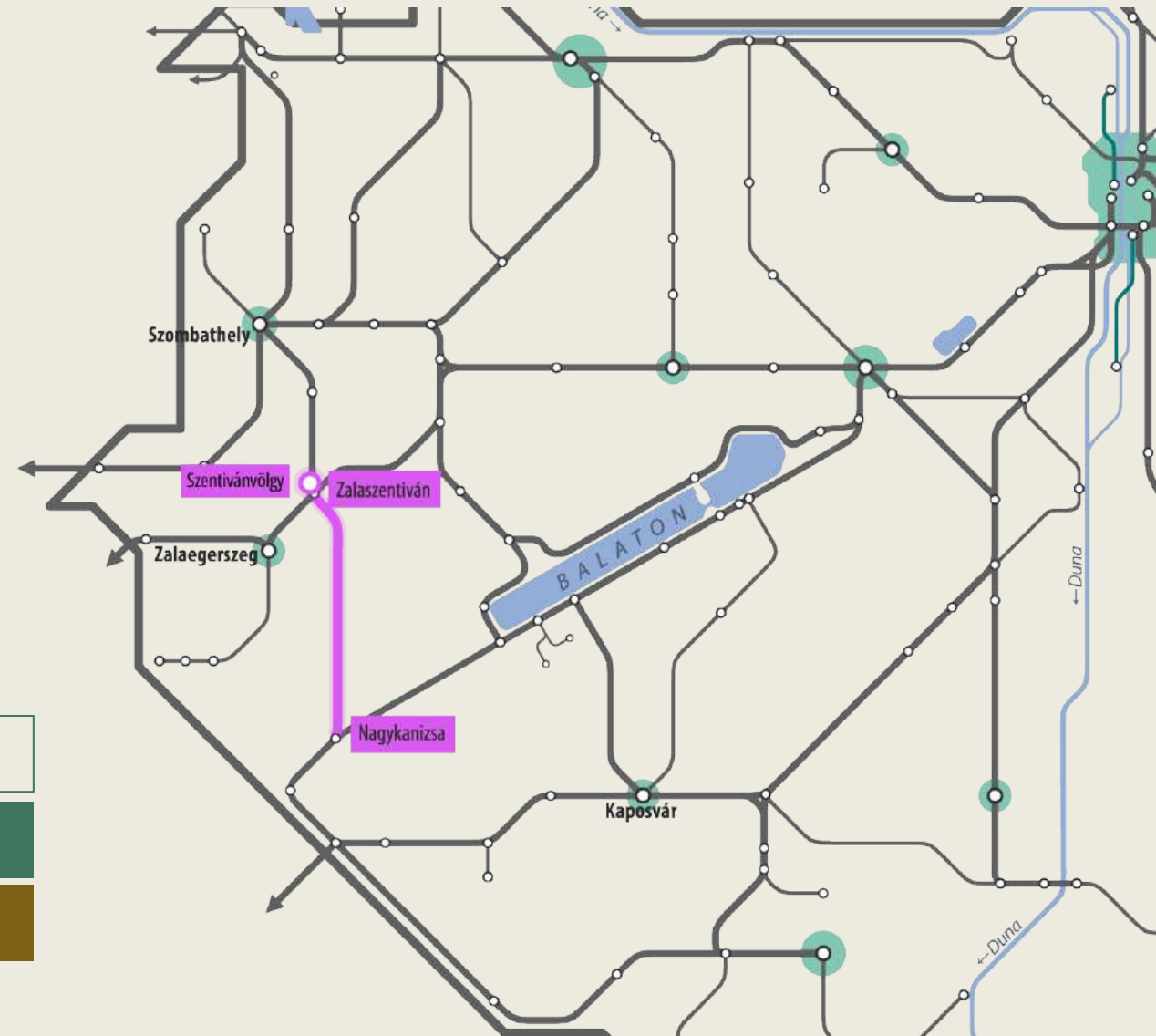
STÁTUSZ

Megálló: 2030-ig befejeződhet

Vonal: 2030-ig elindul a kivitelezés



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Szombathely-Kőszeg vasútvonal villamosítása

ELÉRENDŐ CÉL

- a jelenlegi dízelvontatás helyett a **környezetet kevésbé terhelő** villamos vonatásra történő átállás
- alacsonyabb CO2 kibocsátás és **mérsékeltebb környezetterhelés** a jelenlegi vontatási módhoz képest
- M87-es gyorsforgalmi út fejlesztése helyett vasúti fejlesztés valósul meg.

FORRÁS

7 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



MÁV regionális vasútvonalak fejlesztése hibrid járművek beszerzésével



ELÉRENDŐ CÉL

- a vidéki vasútvonalak korszerű infrastruktúrával és modern hibrid motorvonatokkal válnak fenntarthatóbbá, megbízhatóbbá
- villamos-akkumulátoros hibrid motorvonatokkal környezetkímélőbb és gazdaságosabb vasúti üzem
- új megállóhelyek létesítése és a meglévők korszerűsítése a magasabb szolgáltatási színvonalért

Balmazújváros-Füzesabony, Rétszilas-Szekszárd-Baja,
Kazincbarcika-Ózd, Hatvan-Salgótarján-Somoskőújfalu

FORRÁS

kb. 94,7 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

MÁV villamos alállomások fejlesztése

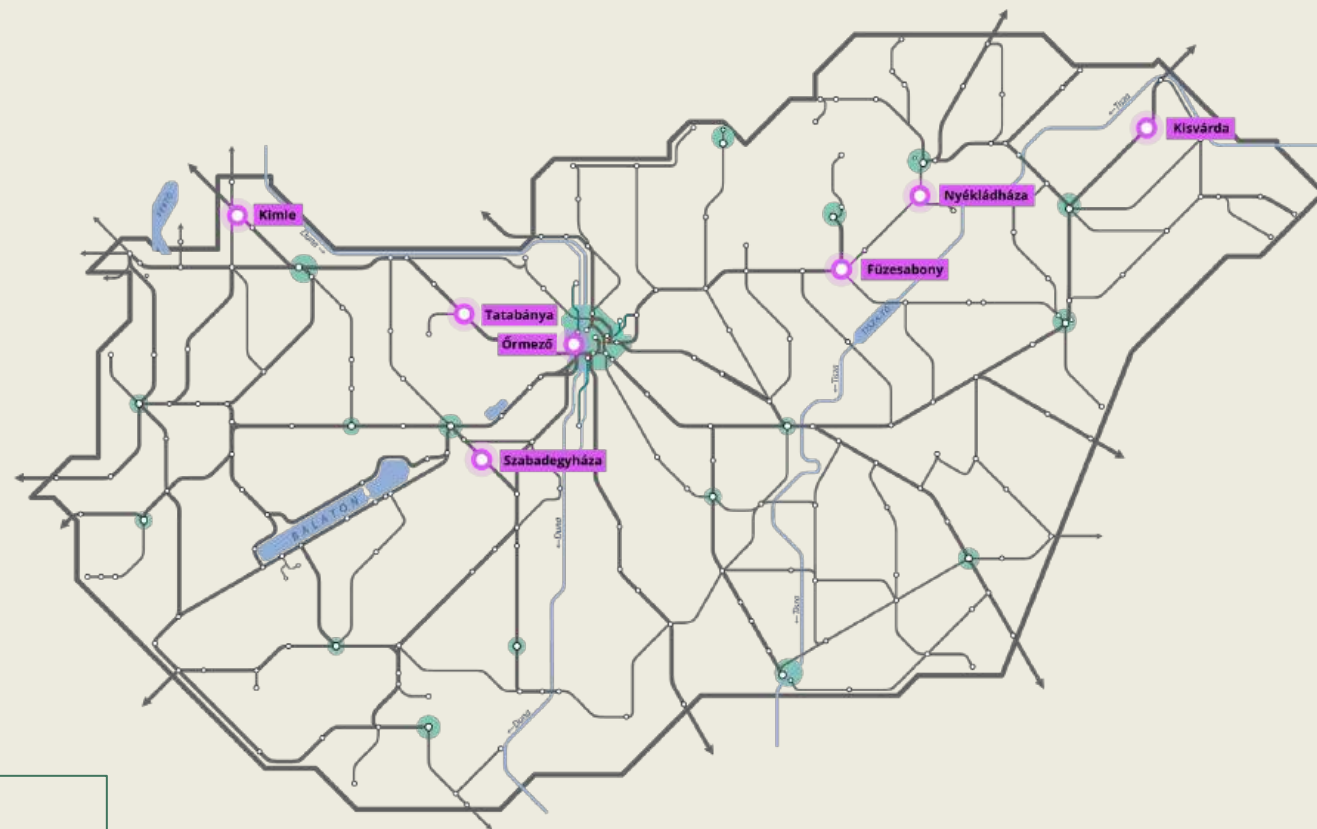
7 helyszínen



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

ELÉRENDŐ CÉL

- megbízhatóbb **vontatási energiaellátás** biztosítása
- a **villanymozdonyok teljesítménykorlátozása** megszüntethető
- az üzemzavarok számának csökkentésével pontosabb és **kiszámíthatóbb vasúti közlekedés** biztosítása
- A fejlesztés hosszú távon nagyobb vasúti kapacitást és biztonságosabb üzemeltetést tesz lehetővé



FORRÁS

19,7 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

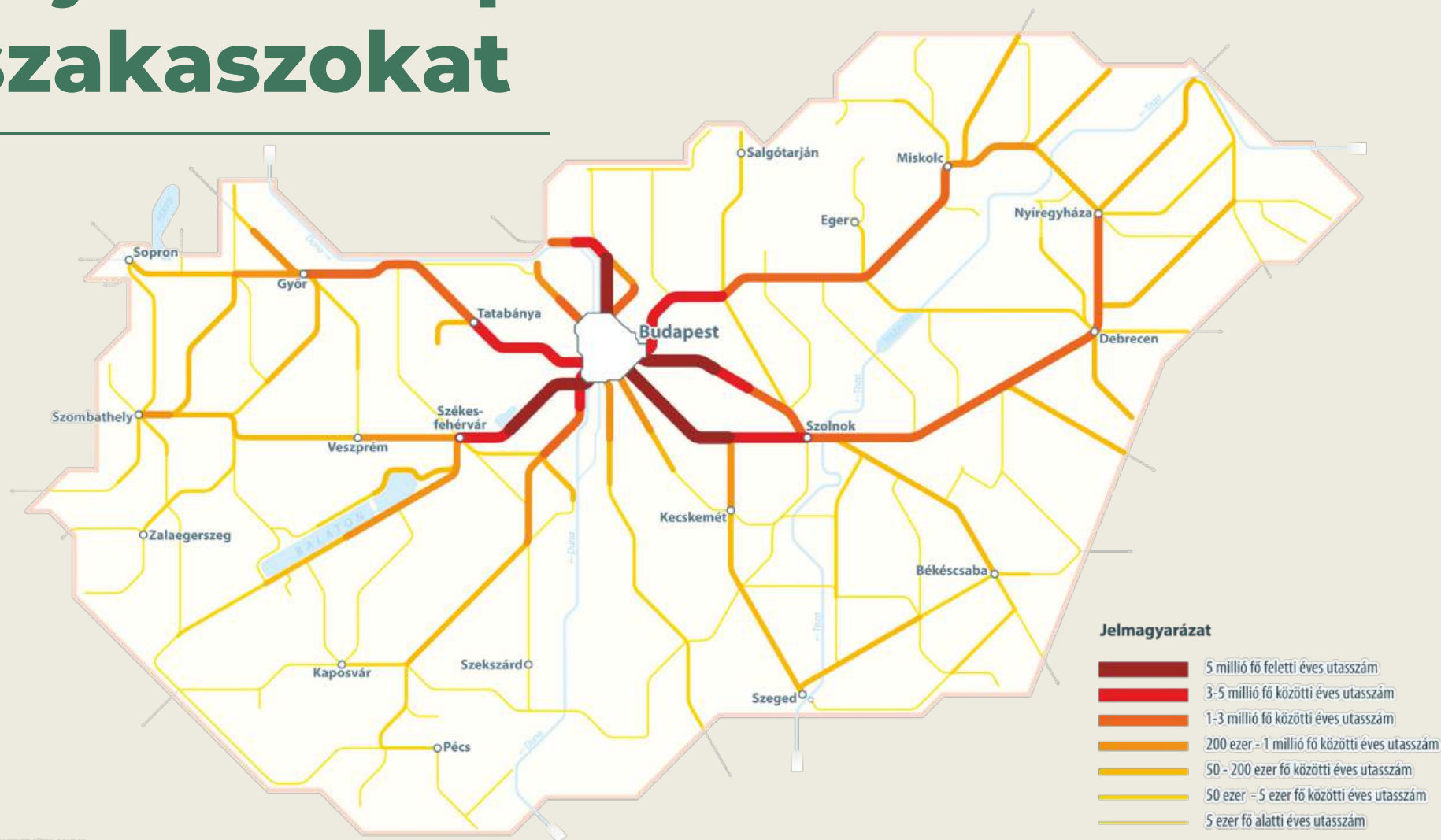
A photograph of a high-speed train, likely a Hungarian Railjet, crossing a concrete bridge over a multi-lane highway. The train is white with blue and yellow accents. Below the bridge, several vehicles, including a large black truck and several cars, are visible on the highway. To the right, a yellow and blue tram is traveling on a track that runs parallel to the highway. The background shows urban buildings and trees under a clear sky.

Vasút a városért – Budapest és agglomerációja

Az utasok túlnyomó többsége használja a Budapest körüli pályaszakaszokat



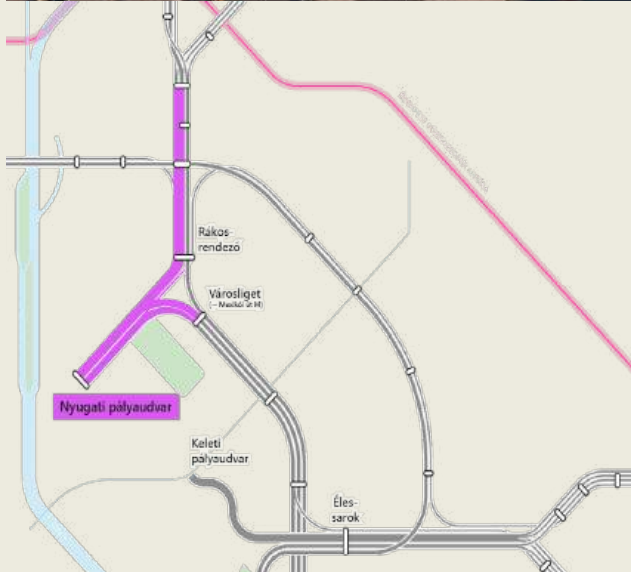
KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



Nyugati pályaudvar bevezető szakaszai fejlesztésének előkészítése



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



ELÉRENDŐ CÉL

- A Nyugatiba érkező vonatok **budapesti szakaszain „összeszedett” késéseinek csökkentése**, a bevezető szakaszok kapacitásbővítésével és **zavarérzékenységének csökkentésével**.
- A mai kritikus kapacitáshiány orvoslása, a gördülékeny, **menetrendszerinti** beérkezés biztosítása az állomásra.
- A fejlesztés **valamennyi Nyugati pályaudvarról induló, érkező országos és regionális vonat menetidejét javítja**.

FORRÁS

IKOP Plusz + CEF

STÁTUSZ

Előkészítése indul

Az új Rákosrendező városrész vasúti kiszolgálása

ELÉRENDŐ CÉL

- A vasút **elvágó hatásának** oldása (40 percig zárva tartó sorompó kiváltása), kényelmes közúti, kerékpáros és gyalogos kapcsolat megteremtése a Nagy Lajos király útja és a Szegedi út között.
- A 3-as villamos átvezetése a Göncz Árpád csomópontig.
- A **Rákosrendező állomás átépítésével** a cél, hogy korszerű állomási környezet kialakításával, a vasút átépítésével **megteremtsük az autómentes városi élet feltételeit**. Ennek tervezése indul el.

FORRÁS

46,8 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

Felüljáró: 2030-ig elindulhat a kivitelezés

Állomás tervezése: Előkészítése indul



A Déli pályaudvar korszerűsítése és a Kis-Gellért-hegyi alagút rekonstrukciója

ELÉRENDŐ CÉL

- a Déli pályaudvar utasforgalmi korszerűsítése az épített örökségi értékek, karakter és az egyedi dizájnelemek tiszteletben tartásával, akadálymentesítés
- a jelenleg vállalhatatlan, országmárkát romboló állapotok megszüntetése
- az állomási vágányhálózat fejlesztése és a Kis-Gellért-hegyi alagút rekonstrukciójának megvalósítása azért, hogy a vonatok ne az utolsó kilométereken halmozzanak fel késést, illetve emeletes vonatok (emeletes KISS és új távolsági emeletes IC) is be tudjon futni a pályaudvarra.



FORRÁS

39,6 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Budapest nyugati vasúti kapujának fejlesztése



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



ELÉRENDŐ CÉL

- a Kelenföld-Budaörs-Törökbálint vasúti szakasz **kapacitásbővítő beruházás** előkészítése, **4 vágányra** bővítés, az **elővárosi vonatok sűrítése** érdekében
- a fejlesztés hosszú távon **sűrűbb, megbízhatóbb elővárosi közlekedést**, valamint **nagyobb vasúti kapacitást** biztosít Budapest nyugati térségében
- A tervezés során figyelembe vesszük, hogy a Budapest-Varsó/Bécs nagysebességű vonat ezen a szakaszon érkezik meg majd Budapestre.

FORRÁS

IKOP Plusz + CEF

STÁTUSZ

2030-ig elindulhat a kivitelezés

Déli Körvasút II. ütem Kelenföld-Ferencváros

ELÉRENDŐ CÉL

- Az **elővárosi közlekedés fejlesztése** a Ferencváros-Kelenföld közötti szűk keresztmetszetek oldásával, sűrűbb, menetrendszerinti elővárosi járatok indítása
- A vasút bekapcsolása a **budapesti közösségi közlekedésbe**, megállók, átszállási kapcsolatok révén
- **új állomások:** Közvágóhíd és Nádorkert
- **7 vasúti híd**
- **5 gyalogos-kerékpáros átjáró**
- 35.000 m² zajvédő fal

FORRÁS

355 Mrd Ft (IKOP Plusz és CEF)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



Déli Körvasút III. ütem Népliget állomás kialakítása



ELÉRENDŐ CÉL

- Népliget állomás megépítése
- kapcsolat a **3-as metróval**, távolsági **autóbusz-pályaudvarral**, villamoshálózattal
- elővárosi közlekedés fenntartható útra terelése, **vasúti kapacitásbővítés**

FORRÁS

128 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Új vasúti megállóhely a Hungária körútnál

ELÉRENDŐ CÉL

- Kiemelt elővárosi átszálló csomópont az 1-es villamossal
 - a Nagykáta - Gyömrő,
 - illetve Hatvan - Gödöllő - Pécel felől érkező elővárosi vonatok utasai számára

FORRÁS

15,4 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



Kőbánya felső - Rákos átfogó fejlesztése és kapacitásbővítése - előkészítés



ELÉRENDŐ CÉL

- Jelenleg a **miskolci fővonalon** közlekedő szerelvények itt gyűjtik össze a legtöbb késést. A fejlesztés célja a II. világháború előtti technológia lecserélése, a **zavarérzékenység csökkentése**.
- A fejlesztés hosszú távon **nagyobb vasúti kapacitást, megbízhatóbb közlekedést és sűrűbb elővárosi vasúti szolgáltatást** tesz lehetővé Budapest keleti térségében
- Az előző ciklusban leállított tervezés újraindítása.

FORRÁS

3 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig elindulhat a kivitelezés

A veresegyházi vonal felújítása



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

ELÉRENDŐ CÉL

- kiemelt elővárosi korszerűsítés Fót, Veresegyház, Őrbottyán térségében
- a mai **óránként 1** helyett **4-6 vonat**
- megújuló **modern állomások** és megállóhelyek
- **az utasforgalom három-, négyszerese** legyen a mainak

FORRÁS

174 Mrd Ft (IKOP Plusz) a vasútvonalra
és további EIB hitelből újulhat meg
Rákospalota–Újpest állomás

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Rákospalota–Újpest állomás látványterve



A lajosmizsei vonal fejlesztése



ELÉRENDŐ CÉL

- Az egyetlen nem villamosított elővárosi vasútvonal villamosítása, azaz dízel helyett a jövőben villanyvontatás, jelentős zajcsökkentés
- Gyál, Dabas, Ócsa és térségük elővárosi kiszolgálásának jelentős javulása
- Kecskeméten is elővárosi szerepet látna el Lajosmizse felől
- humanizált, modern állomások, sűrűbb személyvonati, elővárosi közlekedés

FORRÁS

239 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig elindulhat a kivitelezés

Pest megyei P+R parkolók fejlesztése

ELÉRENDŐ CÉL

- **P+R parkolók létesítése** vasútállomások és buszpályaudvarok környezetében
- az állomások közúti megközelíthetőségének javítása
- a **vasúti közlekedés arányának növelése** az elővárosi közlekedésben

FORRÁS

10,3 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



H5-ös (Szentendrei) hév fejlesztése

ELÉRENDŐ CÉL

- akadálymentes, esztétikus és rendezett megállók
- Nagyobb sebesség (60 helyett 80/100 km/h Budapesten kívül)
- új P+R, B+R parkolók a felújítást követően
- Szentendrén és Pomázon új közlekedési csomópontok létesítése
- megújult utastájékoztatás
- új, alacsony padlós és légkondicionált szerelvények

FORRÁS

174,5 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



H6-os (Ráckevei) és H7-es (Csepeli) hév fejlesztésének I. üteme



ELÉRENDŐ CÉL

- Az új vonatok fogadására képes műszaki infrastruktúra, állomási környezet megteremtése a ráckevei és csepeli vonalakon
 - akadálymentes, esztétikus és rendezett megálló
 - új P+R, B+R parkolók a felújítást követően
 - megújult utastájékoztatás
 - sűrűbb követés, rövidebb utazási idő

FORRÁS

226 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030 év végig befejeződhet

A H6/H7-es hévek fejlesztésének II. üteme



ELÉRENDŐ CÉL

- A H6-os és H7-es hæv összekapcsolása és bevezetése a Kálvin térig
- A hosszú távú vízió: A H5-H6-H7-es hévek összekapcsolása Duna alatti alagúttal, M5 metró fejlesztés.

FORRÁS

4,5 Mrd Ft (IKOP Plusz), előkészítés

STÁTUSZ

2030 év végig befejeződhet a II. ütem
tervezése

H8/H9 Gödöllői és Csömöri hévek fejlesztésének előkészítése



ELÉRENDŐ CÉL

- A H8/H9-es hévvonalak felújítása, az M2-es metróvonallal való összekapcsolás lehetőségének vizsgálata

A tervezést az előző kormány leállította, így az most újraindul, vizsgálva a helyben felújítás, M2-es metróval való összekötés lehetőségét.

FORRÁS

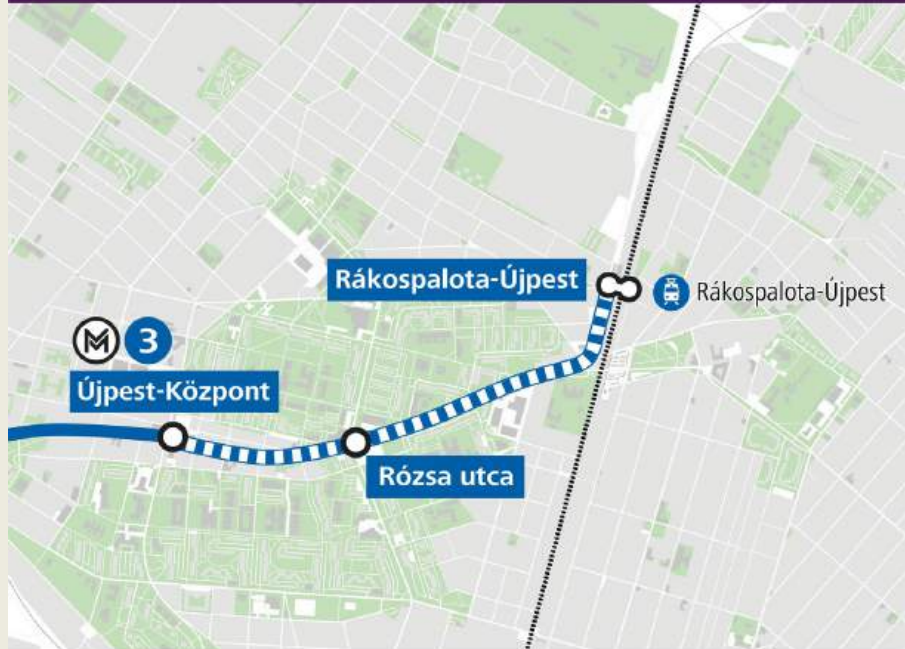
IKOP Plusz, előkészítés

STÁTUSZ

Előkészítése indul

M3 metró újpesti meghosszabbítása

M3 metró tervezett meghosszabbítása



ELÉRENDŐ CÉL

- **M3 metró meghosszabbítása** a veresegyházi és váci vasútvonalak vasútállomásáig, Rákospalota-Újpestig.
- Amennyiben a Főváros által készített tervek kivitelezésre készek, akkor az ütemezés tartható.

FORRÁS

80 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

A Budai Fonódó villamos meghosszabbítása



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



ELÉRENDŐ CÉL

- A Szent Gellért tértől 2,8 km **új villamosvonal** épül a Műegyetem rakparton és a Pázmány Péter sétányon át a Budafoki útig.
- **7 új akadálymentes megálló** létesül.
- Átszállási lehetőség a **Déli Körvasútra Nádorkertnél**
- A dél-budai térségből közvetlen kapcsolat nyílik a **belváros és a fonódó villamoshálózat** irányába.
- Új **kerékpáros és gyalogos kapcsolatok** épülnek a rakparton.
- A Budai Fonódó **további ütemeinek** előkészítése is elindul (Pacsirtamező és Budafoki út).

FORRÁS

39 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Bajcsy-Zsilinszky úti villamos kivitelezés

ELÉRENDŐ CÉL

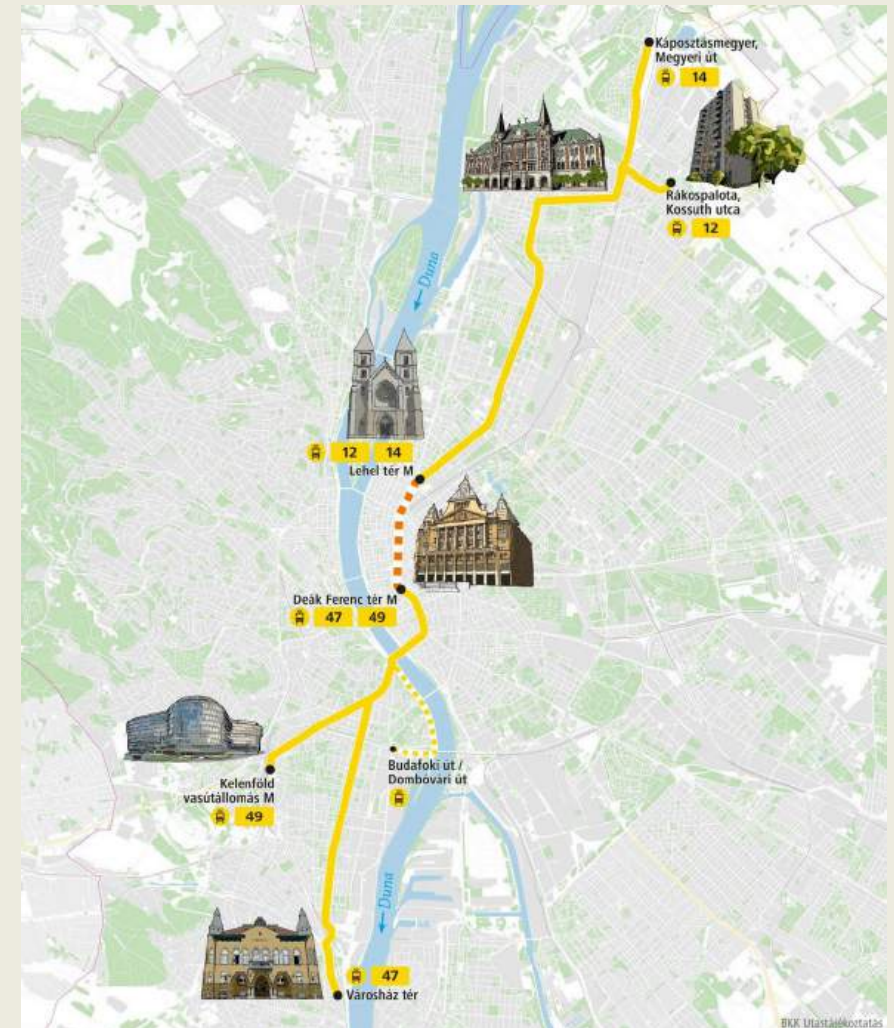
- **belvárosi villamosok összekötése** a Bajcsy-Zsilinszky úti és a (belső) Váci úti vonal visszaépítésével
- a **Nyugati pu. felüljáró bontása, Nyugati tér rendezése a projekt része**
- A kivitelezés akkor indulhat, ha a Főváros tartja magát a tervezési ütemtervhez.

FORRÁS

kb. 52 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



Budapesti villamosfejlesztések



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

ELÉRENDŐ CÉL

- Az 24-es, 50-es, 56-os villamosvonal akadálymentesítése
- kocsiszínek fejlesztése
- 51 CAF villamos beszerzése

FORRÁS

73 Mrd Ft (RRF + IKOP Plusz)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet



További fővárosi kötöttpályás fejlesztések előkészítése

ELÉRENDŐ CÉL

- **M1 metró fejlesztése:** Felújítás, új állomás és hosszabbítás
- **Thököly úti kötöttpályás közlekedés**
- **3-as villamos pesterzsébeti hosszabbítása**

FORRÁS

13 Mrd Ft (IKOP Plusz)

STÁTUSZ

Előkészítése indul



Gubacsi vasúti híd rekonstrukciója



ELÉRENDŐ CÉL

- **új vasúti híd építése:** az előző kormány által leállított hídcsere miatt a **régi híd a leszakadás határára került**, ma lépésben haladnak rajta a vonatok, feltartva Csepel forgalmát.
- A fejlesztéssel ez megszűnik, az új híd segíti **Budapest logisztikai forgalmának fenntartható, környezetbarát** lebonyolítását.
- A Kormány megkezdi a **fővárosi közúti híd** terveztetését is.

FORRÁS

38,1 Mrd Ft (EIB + megpályázandó CEF)

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Budapest-Belgrád



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM



ELÉRENDŐ CÉL

- Beruházás átvilágítása
- Hazai és nemzetközi (pl. Nyugat-Európa felé) **személyforgalom beindítása**, zökkenőmentes határellenőrzés biztosítása
- **Nemzetközi teherforgalom bővítése**
- **Utasforgalmi célokat szolgáló települési** (pl. Dunaharaszti, Dunavarsány, Délegyháza, Kiskunhalas, Soltvadkert) **többletigények megvalósítása (2028-ig)**

FORRÁS

Kínai hitel

STÁTUSZ

2030-ig befejeződhet

Reptéri vasút előkészítése



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI
MINISZTERIUM

ELÉRENDŐ CÉL

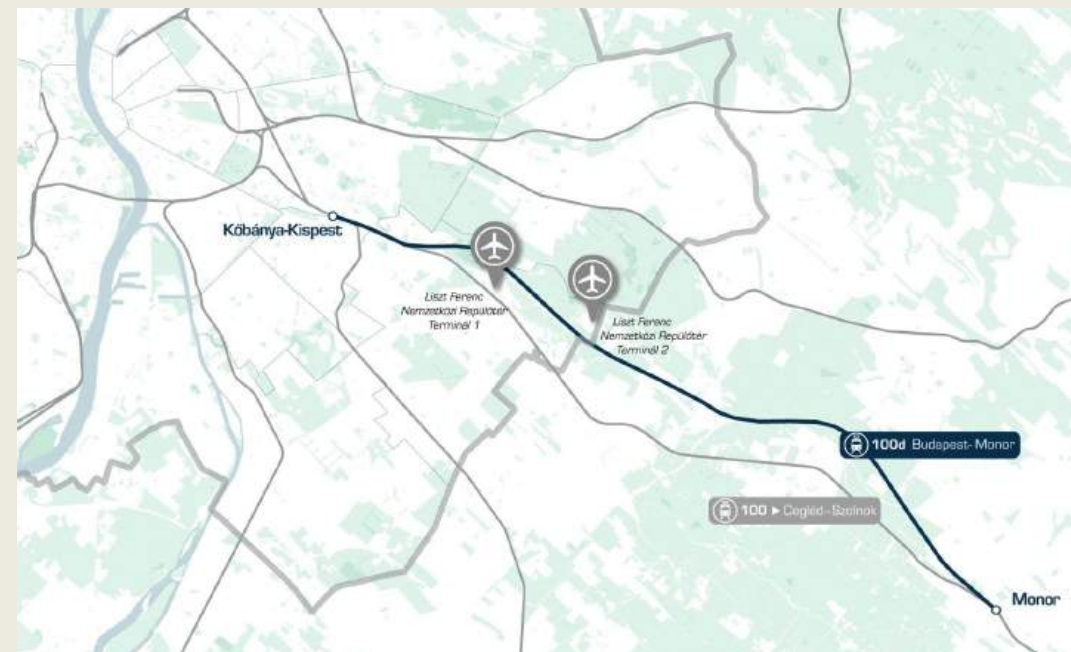
- Kivisszük a vasutat Európa legnagyobb, kötöttpályával ki nem szolgált repülőtérére
- **Közvetlenül elérhető repülőtér** nem csak Budapestről, hanem a vidék nagyvárosaiból is
- Budapest egyik legforgalmasabb **elővárosi vonalának tehermentesítése**, a nagysebességű vasút majdani kivezetése keleti irányba
- *Az előző kormány által kiírt koncessziós pályázat felülvizsgálata szükséges.*

FORRÁS

Kb. 400 Mrd Ft

STÁTUSZ

Előkészítése indul a koncessziós megvalósítás felülvizsgálatával



A V4 nagysebességű vasút hazai szakaszának előkészítése



ELÉRENDŐ CÉL 2050-ig

A nagysebességű vasútvonalak kiépítését követően
Budapestről

- **Bécsbe és Pozsonyba** kevesebb mint 2 óra alatt *(jelenleg több, mint 2,5 óra)*
- **Prágába** 3,5 óra alatt *(jelenleg 7 óra)*
- **Varsóba vagy Berlinbe** 5-6 óra alatt lehet majd eljutni *(jelenleg 10+ óra)*.
- Az **egész Nyugat-Magyarország új pályára kerül**, belföldi utazások során is használható új, nagysebességű kapcsolat épül ki.
- Megvalósításához szükséges a **Kelenföldi pályaudvart a Nyugatival összekötő vasúti alagút** megépítése, aminek tervezése szintén megvalósul a forrásból.

FORRÁS

Kb. 17 Mrd Ft
(megpályázandó CEF2, CEF3), előkészítés

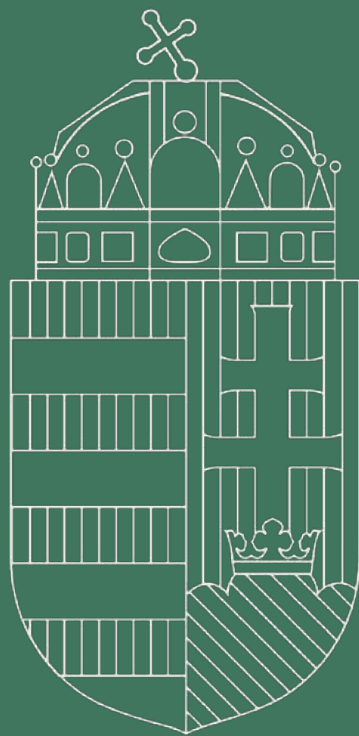
STÁTUSZ

Előkészítése indul, 2030-ra tervek elkészülhetnek

**A magyar vasút megújulása
nem valósulhat meg a
szakemberek munkája
és az utasok támogatása
nélkül.**

Mindenkire számítunk!





**Köszönjük a
figyelmet!**
