Közleményeink

Épül Európa egyik legfontosabb észak-déli vasúti folyosója



[1]

A Budapest-Belgrád vasútvonal kapacitásbővítő korszerűsítés alatt álló magyarországi szakaszának nagy szerepe lesz abban, hogy Magyarország Közép-Európa teherfuvarozási, logisztikai és elosztó központjává váljon. Az átfogó fejlesztésen áteső összeköttetés a görög kikötőkbe befutó áruk számára kínál majd minden másiknál gyorsabb útvonalat a kontinens belseje felé. Budapest és Belgrád között 8 óráról 3,5 órára csökkenhet a menetidő a személyszállító vonatok esetében, de az elővárosban is jól érzékelhetően rövidül az eljutási idő, és sokkal sűrűbben fognak közlekedni a vonatok, ezáltal akár négyszeresére is nőhet az utasszám. A jövő közlekedési módjaként a vasút jelentős szerepet tölt be a klímasemlegességi célok elérésében is.



[2]A kiskőrösi vasútállomáson a mai napon kezdődött meg a vágánystabilizáló nagygépes munkavégzés. Augusztus 26-30-ig a világ egyik legnagyobb vasútépítőgép-gyártója, a Plasser & Theurer által épített vágánystabilizálógép dolgozik. Ez a gép a vasúti pálya „úthengere”, amely az ágyazat tömörítését végzi el. A MÁV FKG korszerű, ergonomikus kezelőterű munkagépe a korábbi két darab ágyazattömörítőgép munkáját vette át. Azoknál több mint kétszer gyorsabb teljesítményre képes, 800 méter helyett, óránként 1700 vágányméteren képes költséghatékonyan elvégezni a tömörítési feladatot. A napokban ezen a szakaszon dolgozik a MÁV FKG másik vasútépítő nagygépe, a kitérőaláverő-gép is. A jármű a folyóvágányok szabályozását végzi, a vágányt a megfelelő magasságba és irányba állítja, az ágyazati kő keresztalj alá tömörítésének segítségével. A munkálatokban részt vesz még a V-HÍD vasúti ellenálláshegesztő-gépe, ami a síneket hegeszti össze, és profilra köszörüli.



[3]Kiskőrösnél az elmúlt

hetekben már elbontottak 6100 vágányméter hosszú vasúti pályát, 21 váltót (kitérőt), a peronokat és az alépítményt, továbbá a keskeny nyomközű vasút vágányhálózatát is. Mára elkészült az új alépítmény, 3500 vágányméter vasúti pálya és egy útátjáró. A munkálatok során az állomási vágánygeometria teljesen átalakul, az eddigi egy átmenő fővágány helyett kettő létesül, az engedélyezési sebesség az átmenő vágányokon 160 km/h lesz. Új, korszerű állomásépület, két új, fedett peron épül, kialakítják az peronaluljárót, és az akadálymentes megközelítés érdekében liftet is telepítenek. A zajterhelés csökkentésére érdekében 1,7 km hosszan zajvédőfal, illetve az átszállást segítő 40 B+R és 20 P+R parkoló is épül.

A Soroksár és Kelebia között további szakaszokon is folyamatban vannak a munkálatok. Csengőd állomáson elbontottak négy vágányt, az épületeket és egy útátjárót, megkezdték a peronaluljáró építését. Kelebia állomás is több ütemben épül át a V-Híd kivitelezésében. Az átépítés alatt Szerbia és Magyarország között napi két pár személyvonat közlekedését biztosítani kell.



[4]A teljes kivitelezés ideje alatt kiemelt figyelmet fordítanak a környezet- és természetvédelemre. A madárvédelmi intézkedéseket megtették, az egyes növény- és rovarfajok szükséges áttelepítését a természetvédelmi szakértő, a Kiskunsági Nemzeti Park szakemberei és a Futóhomok Természetvédelmi Egyesület tagjai közösen végzik.

Szeptember 1-től megindul a Kiskunhalas—Kisszállás szakaszon az új nyomvonal földmunkája a V-Híd tulajdonában lévő gépekkel és eszközökkel, kapcsolódó műtárgyépítésekkel, felsővezetéki oszlopok felállításával.



[5]



[6]



[7]



[8]

Letölthető kiadvány **[9]**

Kiskoros, 2022. augusztus 26.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Menetidő-csökkenés, korszerűbb utazási és bővülő áruszállítási lehetőségek – a beszerzési eljárás közzétételével elkezdődtek a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítására vonatkozó előkészületek

Budapest, 2017. november 27. – A mai naptól elérhető a MÁV Zrt. honlapján, továbbá feladásra került az Európai Unió Hivatalos Lapjába (TED-adatbázis) is a Soroksár és Kelebia közötti, 152 km hosszú vonalszakaszra vonatkozó, tervezés-kivitelezés tárgyú beszerzési eljárás részvételi felhívása. A vasútvonal fejlesztése – a 160 km/h-s közlekedésnek és az új második vágánynak köszönhetően – a menetidő jelentős mértékű csökkenését és az áruszállítási kapacitás bővülését teszi lehetővé a legkorszerűbb biztonsági feltételek mellett. A felújításnak az elővárosi, a távolsági és a nemzetközi utasokon túl az áruszállítási szektor szereplői és a vasútvonallal érintett térségek lakosai, vállalkozásai is a közvetlen nyertesei lesznek.

A **Soroksár–Kelebia** tervezés-kivitelezés tárgyú tender hirdetményét ajánlatkérőként a MÁV Zrt. nevében eljáró Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. november 24-én adta fel a Tenders Electronic Daily felületére (http://ted.europa.eu/TED/ [10]), illetve tette közzé a MÁV Zrt. honlapján a hirdetmények között (https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/beszerzesi-hirdetmenyek/folyamatban [11]). A részvételi felhívás a

gazdasági szereplők részére nyitott, kétszakaszos, tárgyalásos beszerzési eljárást jelöl meg – az esélyegyenlőség, az egyenlő bánásmód és a versenysemlegesség biztosításával. A beszerzési szabályzat összhangban van az Európai Unió közbeszerzési irányelveivel, és megfelel a 2016. évi XXIV. és a 2017. évi XXXV. törvényeknek.

A tenderben szereplő műszakilag elvárt cél: 160 km/óra működési sebesség, a jelenlegi vasúti pálya teljes átépítése és a második vágány megépítése, a kölcsönös átjárhatóság érdekében ETCS 2 (European Train Control System) szintű egységes, európai vonatbefolyásoló-rendszer és elektronikus biztosítóberendezés, a teherszállítás számára pedig 225 kN tengelyterhelés. Az állomásokon a tehervonati fogadóvágányok 750 méter hosszú vonatok közlekedtetésére lesznek alkalmasak, a peronok magassága a sínkorona felett +55 cm lesz, amely minden utas számára biztosítja az akadálymentes be- és kiszállást – az esélyegyenlőség érdekében.

A felújítással **csökken a személy- és áruszállítási menetidő, továbbá nő a vonal kapacitása és forgalombiztonsága**. Budapest és Belgrád között jelenleg mintegy **nyolc óra a vasúti menetidő, ez a két főváros között 3,5 órára csökken**, belföldön pedig a távolsági személyszállító vonatok egy órával rövidebb idő alatt teszik majd meg a mintegy 160 km-es szakaszt, és az elővárosi utasok Kunszentmiklós-Tass és a főváros között is jelentős menetidő-csökkenéssel számolhatnak.

A beszerzési eljárás lefolytatása az elkövetkező egy évben várható, kezdve az első, részvételi szakasszal: a jelentkező gazdasági szereplők jogi, pénzügyi és műszaki alkalmasságának vizsgálatával. Ezt követi a tárgyalásos, ajánlattételi szakasz, az ajánlatkérő és ajánlattevők közötti tárgyalásokkal a legjobb feltételek elérése érdekében oly módon, hogy a magas minőség, a határidők pontos betartása és a beruházás költséghatékonysága egyaránt biztosítható legyen. Az eljárás a végső ajánlattétellel és a szerződéskötéssel zárul. Ezután kezdődhetnek el a várhatóan két évig tartó tervezési és engedélyeztetési folyamatok, majd végül a kivitelezés, amely a jelenlegi tervek alapján mintegy három évet vesz igénybe. A nyertes vállalkozó felé elvárás, hogy **a korszerűsítés során az Európai Unióban és a Magyarországon hatályos műszaki előírásoknak kell érvényesülniük**. A projektben alkalmazott gépeknek, berendezéseknek és anyagoknak az Európai Unió műszaki előírásainak meg kell felelniük és erről tanúsítvánnyal kell rendelkezniük.

Háttér-információk a korszerűsítés kiindulópontjáról

A Budapest–Kunszentmiklós-Tass–Kelebia vasútvonal 135 éves, az utolsó felújítása az 1960-as években történt meg. 100 km/h-s sebességnek megfelelő paraméterek szerint épült, de jelenleg Soroksár és Kelebia között csak 80 km/h-val lehet közlekedni, sőt a biztonság érdekében, a pálya leromlott állapotára való tekintettel 60, 40, 20 és 10 km/h-s sebességkorlátozások is érvényben vannak mintegy 14 km hosszban. Az alépítmény, az ágyazat és a sínek elhasználódott állapota miatt gyakran az időjárási körülmények is megnehezítik a közlekedést. Mindez nemcsak hosszabb menetidőt, hanem a pályakapacitás jelentős mértékű csökkenését is jelenti, ami elsődlegesen az áruszállítási szegmenst érinti kedvezőtlenül.

A COSCO - amely Kína legnagyobb, és a világ ötödik legnagyobb hajózási vállalata - 2009-ben megszerezte a pireuszi kikötők üzemeltetési jogát 35 évre, majd többségi részesedést vásárolt a terminálokat üzemeltető cégben. Így Kína a tervei szerint összeköti a Délkelet-Ázsián áthaladó és Afrika partjai mentén húzódó tengeri útvonalait Európa nagyvárosaival. A kínai hajózási társaság folyamatosan modernizál, bővíti a terminál kapacitását, és az idei évtől kezdődően hárommillióról ötmillióra növeli a kikötőn áthaladó konténerek mennyiségét. A termékeket egyre inkább a környezetkímélő vasúton tervezik Nyugat-Európa felé továbbítani, ezért jelentős növekedés várható a Pireuszból a kontinens belseje felé vezető tranzitútvonalon a konténervonatok számában. Magyarország a görög kikötővárosból a Nyugat–Európába irányuló tranzithálózat mentén fekszik, és az egyik legrövidebb útvonal része a Budapestet Belgráddal összekötő vasútvonal. A Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról a magyar és a kínai kormány 2015-ben, Szucsouban kötött egyezményt. A szerződés a 2016. évi XXIV. törvénnyel lépett hatályba, ennek értelmező melléklete a 2017. évi XXXV. törvény.

Megalakult a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának felújítása érdekében

Budapest, 2016. november 5. – A Budapest–Belgrád vasútvonal újjáépítési beruházás magyarországi szakaszának

fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról a magyar és a kínai kormány 2015. november 24-én, Szucsouban kötött egyezményt. A szerződés az Országgyűlés jóváhagyásával (2016. évi XXIV. törvénnyel) lépett hatályba. Ennek megfelelve a magyar vasúttársaság és a kijelölt kínai társaságok: China Railway International Corporation (CRIC) és a China Railway International Group (CRIG) vegyesvállalatot alapítottak 85%-os kínai és 15%-os magyar részvételi aránnyal. A társaság neve: Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság. A közös vállalat feladata a tervező és kivitelező kiválasztására irányuló tenderek előkészítése és lefolytatása, a szerződések megkötése, valamint a megvalósítás fázisában projektmenedzsment és monitoring tevékenységek ellátása. A vegyesvállalat nem végezhet kivitelezési feladatokat, a tervező és fővállalkozó munkáját koordinálja majd - a független mérnök és európai uniós tanúsító szervezetek mellett. A nemzetközi szerződés elválaszthatatlan mellékletét képezi a projektre vonatkozó beszerzési szabályzat is, amelynek az alkalmazásával kerülhet kiválasztásra a felújítás, korszerűsítés tervezője és kivitelezője. A beszerzési szabályzat EU-konform, minden tekintetben megfelel az Európai Unió előírásainak. A tervezési és a kivitelezési munkák tendereztetése a jövő év folyamán kezdődik meg. A magyar vonalszakaszon az Európai Unióban és a Magyarországon hatályos műszaki előírásoknak kell érvényesülniük – a jogszabályi környezetnek megfelelve.

A projekt célja a Budapest és Belgrád közötti 350 km-es szakaszon emelt szintű vasúti összeköttetés biztosítása, előirányozva a két főváros között csökkentett személy- és áruszállítási menetidőt. A fejlesztésre kijelölt magyar szakasz: a 150-es számú Budapest-Kelebia vasútvonal 166 km hosszban. A műszakilag elvárt cél: kétvágányúsítás, 160 km/óra működési sebesség; 225 kN tengelyterhelés, ETCS 2 biztosító-berendezés. A pálya legfeljebb 740 méter hosszú vonatok közlekedtetésére lesz alkalmas az Európai Unió műszaki előírásainak megfelelve.

– MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság –

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/bbproject/kozlemenyeink

Hivatkozások

[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/story/image/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_vaganystabilizalo20220826_0008.jpg?itok=FvVE93Ku [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_palkovicslaszlo_20220826_0006.jpg?itok=q_x914Mz [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_20220826_0007.jpg?itok=vJb7feXh [4] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_fkggepek_20220826_0001.jpg?itok=iPcDcEsh [5] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_pafferizoltan_20220826_0005.jpg?itok=obzB3wfR [6] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_fontsandor_20220826_0002.jpg?itok=QrIaU1qN [7] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_banyaigabor_20220826_0003.jpg?itok=tcDzFGwE [8] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mav_soroksar-kelebia_kiskoros_sarvaryistvan_20220826_0004.jpg?itok=TFdR45HI [9] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/story/document/public/bube_kiadvany_bm_20220825_final.pdf [10] http://ted.europa.eu/TED/ [11] https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/beszerzesi-hirdetmenyek/folyamatban