A Budapest-Belgrád vasútvonal korszerűsítése - alapkőletétel

2021. október 15. péntek, 12.06 / Utolsó módosítás: 2021. október 21. csütörtök, 15.09

Ünnepélyes alapkőletétellel és az elhasználódott vasúti pálya egy részének elbontásával vette kezdetét ma Kiskunhalas állomáson a Budapest-Belgrád vasúti korszerűsítés magyarországi szakaszát érintő kivitelezés előkészítő fázisa. A Soroksár és Kelebia országhatár közötti felújítás érintettségében elkezdődött a szükséges szakanyagok, betonaljak, zúzottkő, sín szállítása, tárolása - elsőként Kisszálláson, majd ezt követi a munkaterületek előkészítése a meglévő, elhasznált állapotú vasúti pálya elbontásához. A korszerűsítés több mint 150 km-es szakaszán – a kétvágányú pálya megépítésével – összesen 339 vágánykilométer hosszban valósul meg a vasútfejlesztés. A kivitelezés előkészítő szakasza az elkövetkező hónapokban nem érinti a vasúti utazási lehetőségeket, a vonatok továbbra is a meghirdetett menetrend szerint közlekednek.



A Soroksár és Kelebia országhatár közötti vasúti korszerűsítés finanszírozását biztosító támogatási szerződést az Innovációs és Technológiai Minisztériummal 2020 tavaszán kötötte meg a MÁV, ezt követően 2020 júliusában kezdődött el a tervezés **és engedélyeztetés, a beruházásnak 2025-re kell elkészülnie.** A vasútvonal az építés és kétvágányúsítás után mind az utasok, mind pedig az áruszállítás számára versenyképes szolgáltatást nyújt majd. 160 km/óra lesz az engedélyezett sebesség, ehhez 188 ezer négyzetméter zajvédő fal épül. Az újonnan épített peronok magassága a sínkorona felett 55 cm magas lesz, amely minden utas számára biztosítja az akadálymentes be- és kiszállást az esélyegyenlőség érdekében. Öt új állomásépület lesz: Délegyházán, Kiskunlacházán, Dömsödön, Fülöpszálláson, Kiskőrösön; továbbá a mostani, meglévő épületet felújítják Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Dunavarsány, Kunszentmiklós-Tass, Szabadszálás, Kiskunhalas és Kelebia vasútállomásain, ezen felül 410 új P+R, 440 új B+R parkoló áll majd az utazók rendelkezésére. Új gyalogos aluljárókat hoznak létre és új lifteket telepítenek Soroksár, Dunaharaszti, Taksony, Délegyháza, Kiskunlacháza, Kunszentmiklós-Tass, Fülöpszállás, Csengőd, Kiskőrös, Soltvadkert, Kiskunhalas, Kelebia utazói számára. A még nagyobb fokú biztonságot, és az Európában elvárt kölcsönös átjárhatóságot az ETCS 2 (European Train Control System) egységes, európai vonatbefolyásoló-rendszer és új, korszerű biztosítóberendezések fogják garantálni. Fejlesztik az utastájékoztatást, új élet- és vagyonvédelmi

berendezéseket telepítenek, peronkamerákkal növelve a biztonságot. A teherszállítás számára az új pálya lehetővé teszi majd a 225 kN tengelyterhelést és az állomásokon a tehervonati fogadóvágányok 740 méter hosszú vonatok közlekedtetésére lesznek alkalmasak. Mindezt egy olyan nemzetközi konzorcium valósítja meg, amelyben jelentős kínai szereplők is vannak, egyedülállóan komplex elméleti szaktudással és óriási gyakorlati tapasztalattal, a legkorszerűbb vasúti technológiákkal a birtokukban, bizonyítva a már megépített kínai gyorsvasúti hálózattal, amelynek a hossza már 38 000 km-nél is több, ez a 70 %-a teljes világhálózatnak.



[1]

Palkovics László, a Budapest-Belgrád projekt kormánybiztosa, innovációs és technológiai miniszter a beszédében kiemelte: *„A Budapest-Belgrád vasúti korszerűsítés és kapacitásbővítés egyszerre gyarapítja a nemzetgazdaságot, a hazai zöld közlekedéstechnológiát, bővíti a magyar-kínai és magyar-szerb kapcsolatokat is. A kötött pályás teherszállítás versenyképességének megerősítése hozzájárul a közlekedészöldítési erőfeszítések sikeréhez és a 2050-re kitűzött klímasemlegességi cél eléréséhez. A hazai vasútprogram kiemelt céljai közé tartozik, hogy Magyarország a földrajzi helyzetéből adódó lehetőségekkel élve Közép-Európa teherszállítási, logisztikai és elosztó központjává váljon. A tranzitkapacitások jobb kihasználtságának feltételét és eszközét az jelenti, ha a lehető legnagyobb mértékben kapcsolódunk be az Európa és Kína közötti, növekvő forgalom lebonyolításába. A keleti nyitás politikájával összhangban ezért azon dolgozunk, hogy korszerű és biztonságos logisztikai megoldásokkal kapcsoljunk össze kontinenseket és régiókat. A Budapest-Belgrád vasútvonal felújításával Magyarország kínálja majd a leggyorsabb szállítási útvonalat a görögországi kikötők érintésével a Távol-Kelet és Nyugat-Európa között.”*



[2]

Homolya Róbert, a MÁV-Volán csoport elnök-vezérigazgatója elmondta: *„A felújítással Budapest és Belgrád között jobb vasúti pálya áll majd a rendelkezésünkre, mint Budapest és Bécs között, hiszen több mint 140 km-en 160 km/h-s lesz az engedélyezett sebesség. A Budapest és Belgrád közötti vonatok esetében a jelenlegi nyolc óráról 3,5 órára csökkenhet a menetidő; belföldön a távolsági vonatok egy órával rövidebb idő alatt tehetik majd meg a 160 km-es szakaszt a főváros és Kelebia között, illetve a budapesti elővárosi utasok is akár húsz perces menetidő-csökkenéssel is számolhatnak Kunszentmiklós-Tassig. Javul a menetrendszerűség, és a vonal átbocsátóképességének növekedése révén versenyképessé válik a vasúti áruszállítás, így csökken a környezet terhelése, a levegő szennyezése is. A projekt megvalósítása a több mint egy évszázada megkezdett munka befejezésének is tekinthető, amire a kormányzati szerepvállalás, a MÁV-val tavaly megkötött támogatási szerződés és a* ***kínai Eximbank által biztosított előnyös és biztonságos hitelszerződés ad lehetőséget****.”*



[3]

Tomislav Momirović szerb építésügyi, közlekedési és infrastruktúráért felelős miniszter az eseményen arra hívta fel a figyelmet, hogy a térség legmodernebb vasútjának megépítésével együtt még jobb kapcsolatokat teremtenek a két nemzet között.



Kína legnagyobb, és a világ harmadik legnagyobb hajózási vállalata a görög pireuszi kikötők modernizálásával, bővítésével, folyamatosan növelte a kikötőn áthaladó konténerek mennyiségét, összekötve **a Délkelet-Ázsián áthaladó és Afrika partjai mentén húzódó útvonalait Európa nagyvárosaival.** Magyarország a görög kikötővárosból Nyugat–Európába irányuló tranzithálózat mentén fekszik, és az egyik legrövidebb útvonal része a Budapestet Belgráddal összekötő vasútvonal. A piaci környezetben ehhez elengedhetetlen a meglévő vasútvonalak, így a Ferencváros-Kelebia vonal korszerűsítése is, hogy Magyarország megfelelő kapacitást tudjon biztosítani nagy mennyiségű áru szállításához is. Geopolitikai szempontból stratégiai érdeke Magyarországnak, hogy hazánkon keresztül haladjon egy észak-déli irányú korszerű, kétvágányú, az európai előírásoknak minden tekintetben megfelelő vasúti korridor. Ezzel hazánk megerősítheti pozícióját az észak-déli közlekedési tengelyen, növelve a vasúti teherszállítás versenyképességét, csökkentve a menetidőt, a környezetterhelést és a baleseti kockázatokat. Egy ilyen stratégiai jelentőségű vasútvonal már önmagában felértékeli Magyarország nemzetközi szerepét, és gazdasági fejlődésre, további munkahelyek teremtésére is lehetőséget ad.



[4]

Az Európai Unió által megfogalmazott klímacélok eléréséhez 2050-re kilencven százalékkal kell csökkentenünk a szén-dioxid kibocsátásunkat. A közlekedés felel az üvegházhatást okozó gázkibocsátások negyedéért, ebből a vasút kevesebb, mint 1 százalékért, ezért a lehető legnagyobb arányban, a lehető legrövidebb idő alatt, a lehető legtöbb áru szállítását a vasútra kell terelni.



[5]

Háttér-információk

A Budapest–Kunszentmiklós-Tass–Kelebia vasútvonal jövőre lesz 140 éves, az utolsó felújítása az 1960-as években történt meg. 100 km/h-s sebességnek megfelelő paraméterek szerint épült, de ma már csak pár kilométeren lehet ezzel a sebességgel közlekedni, mert a vonal mintegy kilencven százalékán 80, 60, 40, 20 vagy 10 km/h-s sebességkorlátozások vannak érvényben, és a folyamatos terheléstől a korlátozások mértéke és mennyisége várhatóan nő a jövőben is. 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 áruszállítást érinti kedvezőtlenül. A vasútvonalat 1882-ben adták át Budapest és Szabadka között, az utasforgalma rendkívül dinamikusan fejlődött, ezért az 1910-es évek elején az átbocsátóképesség növelése érdekében a második vágány megépítését tervezték. Ferencváros és Kiskunlacháza között üzembe is helyezték a második vágányt és Kunszentmiklós–Tassig is helyén volt az új sínpár, azonban az I. világháborút lezáró trianoni békeszerződés a fővonalat Kelebia és Szabadka között vágta el. A határváltozás és a két ország közötti ellentétek miatt a kelebiai vasút forgalma jelentősen visszaesett. A vesztett háborút követően a vonal forgalmának növekedése még távlatban sem volt várható, így az infláció, a MÁV katasztrofális pénzügyi helyzete, valamint a sínanyag hiánya következtében a 2. vágányt felbontották, hogy más vonalakon felhasználhassák, mert ott nagyobb szükség volt rájuk.



[6]

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Forrás:https://www.mavcsoport.hu/mav/budapest-belgrad-vasutvonal-korszerusitese-alapkoletetel

Hivatkozások
[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/budapest-belgrad_alapko-letetel_kiskunhalas.jpg?itok=UocXmpJC [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/palkovics_laszlo_kiskunhalas.jpg?itok=9JTd5TxF [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/homolya_robert_kiskunhalas.jpg?itok=wMAGJyDX [4] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/banyai_gabor_kiskunhalas.jpg?itok=yL93nkJb [5] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/sinvagas_kiskunhalas.jpg?itok=ovdSWFAu [6] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/sinbontas_kiskunhalas.jpg?itok=ItDC6Lcl