

HÍREK – MAGYARORSZÁG

Dunakeszi vasútállomás 2021. március

Dunakeszi állomáson 2021. március 07-i fotó szerint elkészült „és edzésbe állt” a 19. KISS, Stadler emeletes villamos motorvonat. A képen a 10. 15. és a 19. Stadler KISS látható.



(Fotó: Murárik László)

GYSEV további Ventus motorvonatok vásárlását tervezi a Siemenstől



(Fotó: GYSEV Zrt.)

A GySEV Zrt kibővíti villamos motorvonat flottáját. A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúttársaság (GySEV) bejelentette, hogy további öt Desiro ML „Ventus” villamos motorvonatot rendelt. A GySEV öt Siemens Desiro ML motorvonatot üzemeltet, és ehhez további három volt rendelve. Az új megrendelés értéke 34,8 millió euró. Az új megrendeléssel 2023 tavaszára összesen 13 Ventus villamos motorvonata lesz a GYSEV-nek. Az új vonatokat az ausztriai Deutschkreutz, – Sopron, – Ebenfurth, – a szlovák határon átnyúló Bécs – Petrzalka útvonalakon fogják használni.

GYSEV CARGO Zrt jubileuma

Matricázott mozdonnyal ünnepelte 10 éves fennállását a GYSEV CARGO Zrt. Sopron, 2021.01.15. Matricázott, tematikus mozdony elkészítésével ünnepli alapításának 10 éves jubileumát a GYSEV CARGO Zrt.



(fotó: Komplex Rail)

(Fotó GYSEV)

Kék-fehérben pompáznak a MÁV első generációs piros –fehér FLIRT flottájának felújított járművei.

A Pusztaszabolcsi Karbantartó Bázison készült felvételen látható, kék FLIRT a szép külső mellett belsejében megújult. A tervek szerint a 2007-2010 között üzembe állított 60 piros FLIRT 2022 végéig kívül belül megújul, és utas szolgáltatási megegyeznek az eredeti kék-fehér FLIRT flottáéval.



(Fotó: Stadler)

Újabb ügyfél szavazott bizalmat a Siemens Vectron mozdonyok

A FOXrail Zrt. egy Vectron AC mozdonyt rendelt egy további mozdonyra érvényes opcióval a Siemens Mobility Kft-től. A mozdonyt 2021 márciusban a Siemens szállította. A mozdony ETCS, PZB90 és MIREL vasútbiztosító rendszerekkel van felszerelve, maximális teljesítménye 6400 kW 15 és 25 kV mellett, végsebessége pedig 160 km/óra. A FOXrail Zrt. az első magyar magánvasúttársaság, amely Vectron mozdonyt rendelt. A mozdony az Emma nevet kapta.



(Fotó: Szécsey István)

Szolnok, 2021. április.

A következő fotó a MÁV-START Zrt 406 002 pályaszámú kettős erőforrású, tram train – városi vasút vonatának próbáján – Szolnokon készült.



(Fotó: Imri János)

Az alsó képen Hódmezővásárhelyen a vasútállomás előtt állnak a tram train vonatok.



(Fotó: Imri János)

Múlt és jövő találkozása a jelenben a MÁV hálózatán



(Fotó: Dr. Kormányos László)

A KISS motorvonat flotta bővülésével egyre ritkábban lesz lehetőség a Budapest környéki elővárosi közlekedésben hasonló felvételt készíteni. A mozdonyos ingavona-

KTI Közlekedéstudományi Intézet
NoBo és DeBo tanúsítás

Sok éves tapasztalattal, nagy múltú intézményi háttérrel, elismert szakértőkkel végezzük vasúti alrendszerek tanúsítását.

Keressen minket, örömmel állunk rendelkezésére!

KTI
Alapítva - Since 1938

KTI Közlekedéstudományi Intézet Non-Profit Kft.
1119 Budapest, Than Károly u. 3-5.
+36 1 371 5983
tanusitas@kti.hu
www.kti.hu

tok kiszorulnak Budapest térségéből és helyüket a villamos motorvonatok veszik át.

VÁLOGATÁS A JÁRMŰBESZERZÉS HÍREIBŐL

Az ÖBB és a Siemens Mobility bemutatják az új Nightjet külső formatervét

Az ÖBB és a Siemens Mobility bemutatják az első festett kocsiszekrényt. Az új Nightjetek 2022-ben lépnek szolgálatba. Az ÖBB magasabb színvonalú utaskényelmet és személyes teret kíván nyújtani.



8. ábra: Az ÖBB új Nightjet látványterve (Fotó: Siemens)

A Stadler és a Rail Operations (UK) Limited szerződést írt alá az új 93. osztályú három üzemmódú mozdonyokról

A Stadler és a Rail Operations Limited (UK) harminc 93. osztályú három üzemmódú mozdony szállítására kötött keretmegállapodást, amely támogatni fogja az Egyesült Királyságban a vasúti dekarbonizációs követelményeit. A korszerű hibrid mozdonyok jelentősen csökkentik a szén-dioxid-kibocsátást mind a vasúti árufuvarozás, mind a személyszállítási szolgáltatások esetében, megerősítve a Stadler zöld bizonyítványait és bizonyítva elkötelezettségét a szén-dioxid-mentesítés mellett. A szállítások várhatóan 2023 elején kezdődnek.



9. ábra: 93. osztályú három üzemmódú mozdony (Fotó Stadler)

Az SBB 60 emeletes vonatot rendel a Stadlertől

Az SBB további 60 interregionális emeletes vonatot rendelt a Stadlertől 1,3 milliárd svájci frankért. Ily módon az SBB elegendő kapacitást teremt a regionális közlekedési szolgáltatások bővítéséhez, és megfelel a fogyatékossgal élő személyek egyenlőségéről szóló törvény követelményeinek a távolsági közlekedésben. Az SBB beváltja a 60 vonat meglévő opcióját.



10. ábra: SBB Dosto, (KISS) fotó: SBB

A 60 Interregio emeletes vonat (IR-Dosto) beszerzésével az SBB jól ismert járműtípusokkal erősíti meglévő flottáját. A járművek közül 41 segíti a régi járműpark cseréjét és a fogyatékossgal élő személyek egyenlőségé-

ről szóló törvény (BehiG) követelményeinek teljesítését a távolsági közlekedésben. Ehhez egyebek mellett akadálymentes vonatfelvételre van szükség a mozgáskorlátozottak számára 2023 végéig. A járművek közül 19-et Zürich és Nyugat-Svájc régióinak regionális forgalmában a kapacitás szűk keresztmetszeteinek felszámolására, a szolgáltatások bővítésének és a kényelem fokozására használják. Az első járműveket a 2024-es menetrendtől fogják használni.

Az IR-Dosto több egységből áll, és 466 ülőhelyet kínál 150 méteres vonat hosszán. Az alacsony padlós koncepció minden utas számára akadálytalan beszállást tesz lehetővé. A belső tér megfelel a távolsági forgalom szabványának és 2/1-es ülést kínál az első osztályban. Aljzatok, könnyen megközelíthető kerékpárterek, multifunkcionális rekeszek a babakocsi számára, elegendő WC és modern információs rendszer áll rendelkezésre a szerelvény egész területén. Stadler az IR-Dostót „kényelmes, innovatív, gyors S-Bahn vonatnak” (KISS) nevezi.

HÍREK RÖVIDEN

2021. május 1-jétől Jeránek Tamás veszi át a Siemens Zrt. elnök-vezérigazgatói posztját. Dale A. Martin tizenegy, kiemelkedően sikeres év után, alapos előkészítést követően, saját döntésére köszön el a vállalattól.

A Siemens új elnök-vezérigazgatója, Jeránek Tamás (50) 2012 óta dolgozik a Siemens Zrt.-nél, a Digital Industries terület vezetőjeként, és 2020 óta a cég igazgatósági tagja. Jeránek Tamás a siemenses karrierje előtt saját cégét irányította, és multicégnél töltött be vezetői pozíciókat.

A Szántó András vezette KomplexRail Kft 7 éve alakult és gyors fejlődést ért el. A pandémiás válság előtt 2019-ben árbevétele meghaladta 500 millió forintot, tevékenységi köre a jármű karbantartás mellett az áruszállításra és a vontatási szolgáltatásra is kiterjed. A KomplexRail kft 2020 év elején vásárolt NOHAB mozdonya fontos felújításon esett át és szép újra fényezett külsővel vonzza magára a mozdonyok szerelmeseinek tekintetét. Az újrafényezett, felújított NOHAB fotóját a <http://vasutgepeszet.hu/vasutgepesz-hirado-uj/> hírei között mutatjuk be.

A világ vezető vasúti szakvásárát, az InnoTrans-t 2022-re halasztották.

Tekintettel a COVID körüli dinamikusan változó helyzetre és az ezzel járó tervezési biztonság hiányára, az InnoTrans-t 2022-re halasztják. Erről a Messe Berlin döntött a nemzetközi piacvezetőkkel és vezető szövetségekkel konzultálva. A világ vezető közlekedéstechnikai vásárának tizenharmadik kiadására 2022. szeptember 20. és 23. között kerül sor Berlinben.

VASÚTGAZDASÁG 2020. ÉLET A VÍRUS ÁRNYÉKÁBAN

Erős volt a 2020. év második fele a koronavírussal szemben. Részlet a Stadler üzleti jelentéséből

Az EBIT-ráta az év második felében jelentősen, 7,0 százalékkal nőtt az első félévhez képest, a hatalmas koronavírus ellenére (2020 I. félév: 0,5 százalék). Az év egészében a Stadler 5,1 százalékos EBIT-árrést ért el (előző év: 6,1 százalék). Az elmúlt pénzügyi évben a nettó nyereség 138,4 millió CHF-re nőtt az előző év azonos időszakához képest (előző év: 128,5 millió CHF).

A pandémiával kapcsolatos kéréseket csak részben tudták kompenzálni, és összesen 465 járművet szállítottak le (2019: 444 jármű). Azok a járművek, amelyeket a Corona miatt nem szállítottak le, nagyrészt elkészültek, és készen állnak a jóváhagyásra és az ügyfelek elfogadására.

A Stadler teljesíti a 2020 augusztusában bejelentett értékesítési és fedezeti célokat. Ez az ellátási lánc megszakításai, az utazási korlátozások és az előírt karanténok ellenére is sikerült, amelyek körülbelül 25 000 munkanapba kerültek. Ezenkívül, a maszk és az otthoni iroda követelménye rontotta a termelékenységet. A 3,1 milliárd svájci frank körüli árbevétel csak valamivel maradt el az előző évitől (2019: 3,2 milliárd svájci frank). A vírus miatti pandémia ellenére az értékesítés növekedése a 2020. második felében 3,1 százalékos volt az előző év azonos időszakához képest.

A Westbahn kilátásba helyezte, hogy leépítéseket fog végrehajtani, amikor a szolgáltatásra vonatkozó szerződése lejár

A Westbahn intercitty szolgáltatása Bécs és Salzburg között valószínű megszűnik a közeljövőben, ha csak nem sikerül elérni átmeneti kormányzati támogatást a pandémiára tekintettel.

Mind az ÖBB, mind a szabad hozzáférésű vasutak speciális megegyezésének határideje február elején lejárt.

A helyi médiának Haselsteier kijelentette, hogy 2019. évben a Westbahn 16 millió euró nyereséget ért el, ami a járvány miatt 2020. évben 6,5 millió veszteségbe ment át.

A Westbahn folytatni kívánja a csúcs időszakban vonatrainak üzemeltetését, de a többi kivonja az üzemből.

Az ÖBB is elfogadta, hogy csökkentenie kell a Bécs-Salzburg között közlekedő vonatok számát.

A finn személyszállítási üzemeltetést megmentették

A finn kommunikációs, és közlekedési minisztérium nemzeti üzemeltetőnek jelölte ki a VR-t a személyszállításban. A szerződés szerint az elővárosi, és a regionális vonatok finanszírozását átvállalta 2021. évre, szociális megfontolásból annak ellenére, hogy a koronavírus pandémia miatt az előző évben veszteséget termelt a személyszállítási üzem. A szerződés észak felé közlekedő

vonatokat érinti, és meghatározott intercitty vonatokat, melyek kiegészítik a távolsági járatokat.

A személyszállításért felelős vezető kijelentette, nagyodlog, hogy az állam hozzájárul a vasúti közlekedés fenntartásához, és biztosítja a személyszállítási üzem színvonalát.

Miután az utasok száma a felére csökkent a DB-nél, a cég bevételei 10 százalékkal csökkentek

A DB bejelentette, hogy adózás után 5,7 milliárd euró vesztesége keletkezett a 2020 pénzügyi évben, és bevételei 39,9 milliárd euróval csökkentek, ami 10 százalékos csökkenés 2019. évhez képest, és ez Covid-19 pandémia számlájára írható.

A vállalat 2022. évre gyors javulást vár az üzemeltetési profit terén.

2020. évben a DB 2,9 milliárd euró üzemeltetési veszteséget mutatott ki amíg 2019. évben 1,8 milliárd euró nyereséget ért el. A távolsági üzem 1,7 milliárd euró veszteséget termelt. Az utasok elégedettsége rekord magasságot ért el.

A német szövetségi kormány megerősítse a DB helyzetét, és 5 milliárd eurót biztosított a 2020. évi veszteségek pótlására.

Személyszállításban 2020. évben elindították a fél óránként közlekedő Hamburg-Berlin járatot, együtt egy új intercitty üzemmel Rostock és Drezda között. Ugyancsak elindítottak München-Zürich, valamint Berlin-Krakó közötti járatokat. A DB sok új munkavállalót vett fel 2020. évben, elsősorban mozdonyvezetőket, fenntartó és karbantartó technikusokat.

VÁLOGATÁS A JÁRMŰBESZERZÉS HÍREIBŐL

A Stadler köthet szerződést Circumvesuviana villamos motorvonat szállítására

Nápoly regionális üzemeltetője, az EAV a Stadlert választotta ki egy nyolc éves keretszerződés megkötésére, 40 több részes villamos vonat szállítására a Circumvesuviana 950 mm nyomtávolságú vonalak kiszolgálására.

Az EAV célja, hogy növelje az utazás élményét azáltal, hogy a régi motorvonatokat fokozatosan helyettesíti újakkal, a Circumvesuviana flottában, melyek a legújabb szabvány előírásainak megfelelnek megbízhatóság és biztonság terén.

Az 1,5 kV feszültségű egyenáramú három kocsis villamos motorvonatok 40 méter hosszúak, könnyű alumínium kocsiszekrényvel, és mind a két oldalon 5-5 ajtóval. A kocsi belsőt úgy tervezik, hogy az utasok mozgását elősegítő széles folyosóval és a mozgás sérültek számára kialakított hellyel rendelkezzenek. Eredetileg a Hitachi neveztek meg, mint kiemelt pályázó 2019. évben, de a Stadler kedvezőbb ajánlatot tett.

A Cargounit megkapta az első Vectron mozdonyát Eurázsia tehervonati szolgálatra

A lengyel lízing társaság, a Cargounit átvette az öt megrendelt Siemens Mobility Vectron MS mozdony első példányát, melyeket a Beijing Trans Eurasia Logistic, a Bahnoperator leányvállalata fogja üzemeltetni.

A beszerzés finanszírozását a Siemens Financial Service, valamint az EU közlekedési projektje segítségével valósítják meg, ami része az intermodál közlekedés fejlesztésének. A mozdonyok 6,4 MW teljesítményű váltakozó áram mellett, és 6 MW egyenáram használatkor. A mozdonyokra felszerelték az ETCS Baseline 3 berendezéseket. Üzemelhetnek így Lengyelországban, Németországban, Horvátországban és Bulgáriában, Magyarországon, Cseh Köztársaságban, Hollandiában, Romániában, Szlovákiában, és Szlovéniában.

A Siemens a Vectron mozdonyokat több mint 50 vevőnek szállítja, 16 országba.

A CD keretszerződést kötött 160 Pesa regionális dízel motorvonat szállítására

A 120 km/h sebességű, alacsony padlós dízel motorvonat a Pesa Link tervezéséből származtatott, a különbség a vezetőfülke kialakításában van, meg az ETCS és a GSM-R alkalmazásában a kezdetektől fogva. Három motorvonatot lehet maximálisan összekapcsolva üzemeltetni, további kapacitást biztosítva a csúcs időszakokra. 115 ülőhely van két osztályon, légkondicionálás, internet kapcsolat és 220 voltos csatlakozási lehetőség, nagyobb csomagok elhelyezéséhez, kerekesszékek és biciklik részére hely biztosítása. Audiovizuális információs rendszer, LCD képernyővel biztosítja az utazás, és bármilyen rendkívüli helyzet azonnali közlését.

Az Alstom és a Stadler felújítja a RENFE elővárosi jármű állományát

A spanyol nemzeti üzemeltető a RENFE megerősítette, hogy a két szerződés győztese szállítja és felújítja az 1668 mm nyomtávolságú, nagy kapacitású több részes villamos motorvonatot, hogy lecseréljék a jelenlegi járműállományt a Madrid és Barcelona elővárosi vonalhálózatán.

Az új vonatok 20 százalékkal nagyobb kapacitásúak lesznek, mint a jelenlegi Civia flotta, és nagyon gyors utas cserét tesz lehetővé, hogy minimalizálják a tartózkodási időtartamot.

Március elején a RENFE megerősítette, hogy az Alstom elnyerte a 1,45 milliárd értékű rendelést, 152 motorvonat szállítására. A kivitelezés az Alstom, a Santa Perpetua de Mogoda gyárában közel Barcelonában lesz és ott teljesítik 15 évig a járművek fenntartását. A villamos motorvonatok 100 m hosszúak lesznek. A szerződésben további 76 egység opcionális rendelési lehetőség szerepel 872 millió euró értékben.

A Stadlert választották ki, hogy 998 millió euróért 59 emeletes villamos motorvonatot gyártson, és 15 évig vé-

gezze el a szükséges javítási, fenntartási munkákat. Ez a RENFE első rendelése a Stadler motorvonatra.

A 3 kV feszültségű egyenáramú egységek maximális sebessége 140 km/h. A rendelés szerint 24 vonat 100 méter hosszú lesz, míg 25, 200 méteres. A szerződés 832 milliós opciót tartalmaz további 44 egység szállítására.

A RENFE az elkövetkező hónapokban szerződést kíván kötni kettős erőforrású vonatokra a közepes távolsági és az elővárosi üzemhez, valamint 40 nagysebességű motorvonat beszerzésére.

Az üzemanyag cellás Mireo Plus H Baden Württembergbe érkezett

A Német Vasutak, DB, és a Siemens Mobility kísérleti üzembe helyezi az üzemanyag cellás regionális motorvonatot menetrendszerű közlekedésbe Tübingen, Horb és Pforzheim vonalon 2024. évben.

A H2 goes Rail /hidrogénnel hajtott vasút/ projekt célja, fejlesztése és próbája a teljes rendszernek, beleértve mind a vonatot, mind az infrastruktúrát.

A kísérlethez szükséges anyagiakat a szövetségi közlekedési minisztérium, az üzemanyag cellás technológia nemzeti innovációs programja, valamint Baden-Württemberg állam a kísérlet házigazdája biztosítja.

A Siemens Mobility kétkecsis Mireo típusú motorvonatába beépítik a jelenleg fejlesztett hidrogén üzemanyag cellát valamint a lítium-ion akkumulátort.

A cél 1,7 MW vontatási teljesítmény 1,1 m/sec² gyorsulással és 160 km/h sebesség elérése. A vonaton tárolható hidrogén kb. 600 km út megtételéhez elegendő, de póttartállyal akár 1000 km megtételére is alkalmas.

A DB a felelőse a töltőállomások telepítéséért, töltési ideje, kb.15 perc. A hidrogént elektrolízis segítségével állítják elő, ehhez vontatási energiát használnak melyet megújuló villamos energiából nyernek. Jelenleg a DB reionális vonalain 1300 dízel vonat üzemel.

Bemutatták az üzemanyag cellás-akkumulátoros hibrid mozdonyt

A CRRC Dantong, Kína, elkészítette a hidrogén üzemanyag cellás és lítium akkumulátoros mozdonyát. A modulus tervezésű járművet tolatáshoz kívánják használni föld alatt, és ipari létesítményekben. Tervezési sebessége 80 km/h, képes a fékezési energiát tárolni és visszatáplálni, állandó teljesítménye 700 kW, üzemideje 24 óra. 5000 tonnás vonatot tud sík pályán vontatni.

INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉS ÉS VILLAMOSÍTÁS HÍREI

Elindul Közép Németország fővonalának vonalvillamosítási tervezése

Thüringia, megállapodott a DB Network igazgatójával, hogy a 103 km Weimár-Gera-Gössnitz vonal részbeni má-

sodik vágányépítési és felújítási tervének tervezési munkáit támogatja. Ez az egyetlen nem villamosított része a Közép-Németországi összekötő vonalak között. A Weimar-Gera közötti 68 kilométeres szakasz nagy része kétvágányú, egy 12 km-es szakaszon kell 2. vágányt építeni. A tervezés a teljes vonal villamosítását 15 kV 16 2/3 Hz-es rendszerben tervezi.

A modernizáció, és a vonal villamosítása fontos a Német Vasutak 2030. évig szóló terveiben, mert ennek segítségével lehetővé válik a dízel vonatok lecserélése.

Hidrogén vonat kísérlet, a villamosítási terv készítéséhez

A Baden-Württemberg helyi üzemeltetője, Südwestdeutsche Landesverkehrs teszti az Alstom iLint hidrogén vonatját menetrendszerinti közlekedésben. A hidrogén tüzelőanyag cellás motorvonat a dízelek helyett fog a Zollernalbbahn-on üzemelni. Az Alstom biztosítja a hidrogén üzemanyag betáplálási pontot. A javításokat és karbantartást Gammertingeni műhelyben lévő telepén végzik. A próba azt is eldönti alkalmas-e a jármű mindennapos üzemre, az utasok véleményét is kikérik.

A kísérlet arra is válasz adhat, hogy azokon a vonalakon, ahol a villamosítási rendszer megépítése nem bizonyul gazdaságosnak egyelőre, a hidrogén vonat üzemmel helyettesíthető-e?

Németországban gyorsabb vonalvillamosítás szükséges

A Német Szövetségi Állam kormányának jelentős mértékben fel kell gyorsítania a vonalvillamosítás ütemét, amennyiben el akarja érni célját, hogy a nemzeti hálózat legalább 70 százalékának 2025. évre villamos üzeműnek kell lennie. Felhívást tettek közzé egy vasút villamosítás felgyorsítására. Ennek keretében a szövetség tanulmányt tett közzé 2021. március 1.-én mely bemutatta, hogy Németországban az elmúlt 10 évben csigalassúságú volt a vonalvillamosítás üteme. A 33 400 kilométeres hálózaton, amennyiben az 59 százalékos villamosítási arányt 61 százalékra kívánják emelni ahhoz évente átlagosan 65 km vasútvonalat kell villamosítani.

Viszont 575 km szükséges villamosítása szükséges évente, ha a kormány szeretné 2025. évre korábbi célkitűzését elérni.

A villamosítás térnyerésével és alternatív vontatással lehetővé válik a dízel járművek lecserélése, ezzel növelve a vasút környezeti előnyeit. A vasúti ipar megint vezetőjévé válik más közlekedési mód felett környezetvédelmi és klíma befolyásolás terén.

Az Indiai Vasutak újabb villamosítási rekordot állított fel

A koronavírus okozta járvány nehézségei ellenére az Indiai Vasutak tör előre, hogy a kormány célját megvalósítsa, és 2023. év decemberére az ország összes széles nyomtávú vonala villamosítva legyen.

Az India Vasutak elnöksége április 1.-én beszámolt, hogy rekord 6015 kilométer vasútvonalat villamosítottak 2020-2021 pénzügyi évben, március 31.-ig. Egy év alatt jelentős növekedést értek el a 4378 km villamosítással. Tervezik a még hiányzó összeköttetések villamosítását ez 15 kulcs fontosságú útvonal villamosítását jelenti. Az elmúlt 7 évben 24080 kilométer vasútvonal villamosítása a villamosított hálózat részarányát 40 százalékról 71 százalékra növelte. Ennek eredményeképpen villamos vontatással továbbították az áruk 85 százalékát, és 98 százalékát a személyszállításnak. A gazdaságosabb villamos vontatás miatt a vontatási energia költsége 38 százalék letta villamosítást megelőző évekhez képest.

2021-22 években a villamosításra költhető pénz 75,4 milliárdra RS-re emelték a korábbi 66 milliárd RS-ről. A vasút vezetése további 6000 vonalat kíván villamosítani és ezzel 13 új vasútvonal lesz villamosított 2022 évet követően, és 2023 évektől a még megmaradt 6300 km. kerül sorra.

Kínai Vasutak javasolják a Belgrád-Budapest vasútvonal felújítását

2021. január 6.-án egyetértési memorandumot írtak alá arról, hogy a jövőben a Belgrád-Újvidék-Szabadka-Budapest között a felújítás után a vasútvonalon 200 km/h sebességgel lehessen közlekedni. A memorandumot a szerb közlekedési és infrastruktúra minisztere, valamint a kínai nagykövetség írta alá. A megegyezés a Szerb Köztársaság, valamint a kínai járműgyártó között is megtörtént.

A miniszter kijelentette, hogy a jövőbeni vonatok meg fognak felelni az összes alkalmazható előírásnak és az EU szabványainak. A kínai nagykövetség kijelentette, lehetséges, hogy a kutatási, fejlesztési, gyártási, fenntartási, képzési központ Szerbiában lesz.

Leszállították a Skót Vasutak nagysebességű InterCity vonatát

A Skót Vasutak számára leszállították az utolsó InterCity vonatokat, melyeket a Wabtec, Doncasterben újított fel, hogy Skócia nagyvárosai között üzemeljenek.

Az InterCity vonatok közül 9, négy kocsis motorvonat, 17 öt kocsis vonat lesz, de jelenleg négy kocsis összeállításban üzemelnek.

A JR East következő évben próbákat folytat a vezető nélküli Shinkansen üzem megvalósítása érdekében

A japán JR East bejelentette, hogy tervei szerint a 12 kocsis E7 sorozatú nagysebességű motorvonat járművezető nélküli üzem próbáit 2021 év végén megkezdni, a 2027 évre tervezett változás előkészítése részeként.

A próba azt célozza, hogy elraktározza és megerősítse az automata üzem adatait, és ezzel megerősítse a

vasút hosszú távú tervét, hogy a vonatok vezető nélkül közlekedhessenek a Shinkansen hálózatán. Az automata vonat üzemeltetést négy szempontból kell megvizsgálni a próbák során:

- tud-e a vonat automatikusan elindulni,
- a vasút menti és a vonaton lévő szabályzó berendezések automatikusan gyorsítják, és lassítják-e a vonatot,
- az ATO /oszthatatlan/ berendezések képesek-e megállni egy szokatlan helyen,
- ha szükséges a vonat meg tud-e állni vészfékezéssel, távolból történő beavatkozással.

A további szempontjai a próbáknak, hogy nagyfelbontású videókat használjanak, a helyi 5G hálózaton, abból a célból, hogy a technológiát a nemzeti vonalhálózaton alkalmazni tudják.

A Lianyungang-Ürümqi közötti nagysebességű vonal elkészült

Kínában a 185 km hosszú Lianyungang-Ürümqi és Xuzhou közötti vonalat, Kína keleti felén, 2021. február nyolcadikán átadták a forgalomnak. Ezzel teljessé vált a 3422 km hosszú Lianyungang-Ürümqi közötti folyosó, mely a leghosszabb kelet-nyugati vasútvonal, mely része a nemzeti vasúti fejlesztési stratégiának.

A Xulian vonal építése 2017 júliusában kezdődött meg. Kína Vasutak kezdetben hét vonatpárt közlekedtetett naponta Lianyungang és Xuzhou között 300 km/h sebességgel bár a tervezési sebessége 350 km/h. Három közbenső állomás van, és lesz egy negyedik, amit még ez ideig nem nyitottak meg.

Három megegyezést írtak alá a Thai nagysebességű vonalra

A Thai kormány három szerződést írt alá a Bangkok-Laos nagysebességű vonal első fázisára.

Bankok és Nakhon Ratchasima közötti szakaszra, és másik hármat is alá kell írni, ha a papírmunkák elkészülnek.

A szerződést március 29.-én írta alá Thaiföld Állami Vasutak elnöke, amely Nava Nakhon-Ban Pho közötti szakasz mérnöki munkáit foglalja magába, egy fenntartási vontatási telep építését Chiang Rak Noiban, és pályaeépítést a vonal Phra Kaew-Saraburi vonalszakaszon.

Három másik szerződést is alá fognak írni, mely magába foglalja a mérnöki munkákat Bang Sue-Don Muang vonalrész mentén, Don Muang és Nava Nakhon között, valamint Ban Pho- Phra Kaew vonalon.

A 253 kilométeres vonalszakasz lesz az első fázisa a Laoszi nagysebességű vonalnak, melynek munkálatai kínai állami vállalattal való két szerződés aláírás után indulhat meg. A vonalon hat állomás lesz és megnyitás 2026. végén, vagy 2027 elejére várható.

Egyvágányú nagysebességű vonalat helyeznek üzembe 2030.-ban Kaliforniában

Az USA Kalifornia nagysebességű vasúti hivatala elképzelése szerint egyelőre 270 km. hosszú vonalat építenek ki, melyet nagy részben egyvágányúra alakítanak, mely lehetőséget teremt, hogy felülvizsgálják a projektben megbecsült utasszámot, és az üzemeltetési költségeket.

A Kalifornia nagysebességű vasúti hivatala kiadott egy felülvizsgált üzleti tervet, mely megerősíti az elképzelését, hogy a nagysebességű vonal első szakaszát minél előbb át kell adni a Central Valley-ben, hogy az üzemeltetési bevételre mielőbb szert tegyenek.

A tervezetet február elején hozták nyilvánosságra, a lakossággal való konzultáció érdekében, mielőtt a hivatalos állami törvényalkotási eljárás áprilisban megkezdődne.

A tervek szerint egyelőre, 270 km a kiépítendő vonal hossza, Meced, Fresno és Bakersfield között, mely a leggyorsabban fejlődő területe az államnak. Ez a 270 km hosszú szakasz része az eredetileg 1300 kilométeres állami programnak, melyet 2009. évben kezdtek meg építeni a kezdeti szakaszon.

A tervek a Central Valley szakasz megvalósítását 13,8 milliárd dollárra becsülte, ehhez a pandémia miatt további költségekre számítanak az építkezés időbeli csúszása miatt.

A kaliforniai nagysebességű program nehéz időket élt meg az elmúlt évben, miután világossá vált, hogy az az eredeti elképzelés, miszerint 2030. évre az északi Sacramento-tól a déli San Diego városig megépítik a nagysebességű vonalat, nem reális.

Ezzel tulajdonképpen eltörölték az eredeti tervet. Az új elnök remélhetően felülírja ezt a döntést, és egy vilamosított nagysebességű vonal üzemeltetése megvalósulhat az eredeti tervek szerint.

Kalifornia nagysebességű vasúti hivatalának, több projekt időbeli csúszásával kell szembenéznie

Kalifornia nagysebességű vasúti hivatalát bosszantja az építkezés több éves késése. Számosat, a vonal építéséhez szükséges föld kisajátítási eljárás lassúsága okozott. A Los Angeles Time riportja szerint áprilisban a hivatal kapott egy levelet az építő vállalatától a Dragados-tól, és ebben az állt, hogy ez a szerződő fél 2025 áprilisáig meghosszabbítja a kb. 100 km hosszú vonal átadási határidejét Kings Countyn keresztül, ami kb. 270 kilométerre van északra Los Angelestől.

A hivatal ennek megfelelően módosította a 2020. évre szóló üzleti tervét, és e tervben a 100 kilométeres szakasz építésének határidejét 2025. évre módosította. A Timesban megjelent riport arra is kitért, hogy egy másik építő vállalat panaszkodott, hogy nem tudja munkáját befejezni időre mivel a földvásárlások nem történnek meg. A hivatal vezetője kijelentette, ezek a megjelent dolgok csak részben igazak és ez egy normális építő vállalati magatartás, egy alkudozási eljárás.