

**A DB újabb
Bombardier
Talent 2
motorvonatokat rendelt**

A Deutsche Bahn AG (DB) további 22 BOMBARDIER TALENT 2 motorvonatot rendelt meg, amelyek 2011 decemberétől Mittelhessen-Express néven közlekednek majd Frankfurt am Main - Gießen – Treysa / Dillenburg és Hanau – Frankfurt - Gießen között. Ezáltal 120-ra nőtt a DB által eddig megrendelt TALENT 2 motorvonatok száma.

A járművek üzemeltetése a DB Regio leányvállalatának, a DB Regio Hessen GmbH-nak a feladata lesz, amelynek flottája 6 háromrészes és 16 négyrészes 442-es sorozatú motorvonatból áll majd.

A nemrég kifejlesztett TALENT 2 villamos motorvonat családot a moduláris koncepció és a magas szintű szabványosítás jellemzi. Ez nagy rugalmasságot tesz lehetővé a konfiguráció tekintetében, valamint biztosítja a költséghatékonyságot és a költségek átláthatóságát. Az innovatív, moduláris konstrukció alkalmazásának eredményeként egy adott járműtípusnak számtalan variánsa lehetséges, azaz a 2-6 részes motorvonatok számos különböző modullal szerelhetők fel, attól függően, hogy



elővárosi vagy regionális forgalomban közlekednek.

A BOMBARDIER MITRAC hajtás- és vezérlési rendszer által lehetővé tett változtatható vontatási teljesítmény különösen hatékonyá teszi a jármű energiafelhasználását. A motorvonatok alkalmazkodni tudnak a gyakori gyorsítást és fékezést igénylő elővárosi forgalomhoz, és 160 km/órás sebességükkel a regionális vasúti hálózat igényeihez is.

**A Bombardier 30
kétáramnemű
Flexity Swift
villamos-vonatot szállít
Karlsruheba**

A Bombardier 30 darab kétáramnemű villamos-vonatra szóló megrendelést nyert el a németországi Albtal Közlekedési Társaságtól (AVG) és a Karlsruhei Közlekedési Társaságtól (VBK). A kétáramnemű járművek egyaránt alkalmasak Karlsruhe városi vasúti hálózatán és a környező régió nagyvasúti infrastruktúráján való közlekedésre. Az ultramodern járművek szállítására előreláthatólag 2011 és 2013 között kerül sor. A felek újabb 45 járműre szóló opcióról is megállapodtak.



A FLEXITY Swift szerelvények kifejezetten Karlsruhe városának és környékének igényeire szabva készültek. Annak érdekében, hogy az új járművek optimálisan illeszkedjenek a meglévő infrastruktúrához, a szerelvények bejáratainak felét alacsonypadlóra alakították ki, amely lehetővé teszi a gyors fel- és leszállást, továbbá megkönnyíti a

mozgáskorlátozottak, valamint a babakocsival vagy nehéz poggyásszal utazók közlekedését is.

A 244 utas szállítására alkalmas háromrészes járművek teljes hosszukban átjárhatóak. A hagyományos, légrugós forgóvázak sima futást biztosítanak, és minimális szintre csökkentik mind a kerekek, mind a sínek kopását.

**Csehországban is
bemutatkozott az IC3**



Sok érdeklődőt vonzott a 3. generációs Intercity kocsi Brnoban

A Bombardier MÁV Kft. egy MÁV-START részére felújított harmadik generációs Intercity kocsival vett részt az MSV 2009 Gépipari Vásáron, amelyet a Transzport és Logisztika szakkiállítással együtt 2009. szeptember 14-18. között rendeztek meg a csehországi Brnoban. A hazánkban 2008 decembere óta menetrend szerinti forgalomban lévő jármű – magyar vasúti ágazat egyetlen képviselőjeként – nagy sikert aratott a szakmai látogatók és a nagyközönség körében egyaránt.



(Forrás: Bombardier MÁV Kft., fotók: Varga Lajos)

Megindult a spanyol-portugál áruszállítási szolgáltatás

A RENFE, Spanyolország, és a Portugál Vasutak, CP, útjára bocsátotta az új határon keresztül haladó vasúti áruszállítási üzemet, a Portugál kikötőkből, Lisszabon, Leixoes, Setubal és Sinesből a spanyolországi célállomásokig.

A hetenként háromszor közlekedő vonat, melynek neve Iberian Link, kiszolgálja Madrid teherpályaudvarát, és tovább közlekedik Zaragoza, Barcelona, Tarragon valamint Valencia pályaudvaraira. Terveik szerint évi 1 millió euró bevételt kell elérniük. Az eljutási idő Lisszabon – Madrid között 15 óra. A vonat kapacitása kezdetben 14 000 TEU évente (28 láb hosszú konténer, azaz 38 köbméteres konténer egység), azonban, ha az igények nőnek növelik a kapacitását 24 000 TEU-ra. A hosszú távú ambiciózus tervek szerint, a szolgáltatást az Ibériai félszigeten túl Franciaország, és Németország felé is bővíteni szeretnék.

Elfogyott az idő a DSB bajbajutott dízelmotorvonatai felett

A Dán Államvasutak, DSB, törölheti a közel 900 millió dollár értékű szerződését az AnsaldoBredával ha az olaszországi gyártó nem képes rövididőn belül leszállítani 14 db IC4 dízelmotorvonatot az intercity forgalom részére. Az első motorvonatokat 2003. évben kellett volna szállítani, és a teljes 83 darabos sorozatot pedig 2006. évben üzembe állítani.

Nyolc IC4 kapott engedélyt, hogy a hálózaton üzemeljenek, de csak három vonat dolgozik a DSB vonalain, mindössze egyszer egy napos fordulóban Koppenhága és Aarhus között.

A DSB igazgatója, Soren Eriksen kijelentette: „szeretném elmondani, reménykedek, hogy a gyár betartja a végső határidőt, de sajnos már nem hiszek az IC4-ben.”

A DSB egy részleges helyettesítő tervet kíván megvalósítani az IC4

pótlására, amennyiben a szerződést megsemmisítik. Ez magában foglalja a 30 éves ME sorozatú dízelmozdonyok felújítását, illetve helyettesítést, lízingelnek 45 darab Bombardier emeletes kocsit, kijavítják a három balesetet szenvedett IC3 motorvonatot, hogy megerősítsék az Intercity állományukat. A DSB ezeken kívül három darab ICE TD ívbe bebillenő dízelmotorvonatot vesz kölcsön a Német Vasutaktól.

A hosszú távú intézkedési tervekben a fővonalak villamosításának gyorsítása szerepel, valamint kipróbált és bevált dízelmotor beszerzése olyan szállítótól, amely rövid határidőre vállalja a szállítást.

További CAF dízelmotorvonatok Észak Írország részére

Észak Írország Vasutak, NIR, 105 milliós szerződést kötött a CAF Spanyolországgal, 20 db három kocsis dízelmotorvonatot szállítására. A 4000 sorozatú motorvonatot a 3000 sorozatból fejlesztették ki, abból a 23 darabos szériából, melyet a CAF 2005. évben szállított a NIR részére. A motorvonatok 209 ülőhelyesek. Az első osztályú 4000 sorozatú motorvonatok szállítását 2011. évben kezdik meg, és az utolsók 2013. évben állnak üzembe, lehetővé téve a NIR előregedett motorvonatainak forgalomból való kivonását.

A NIR kijelentette, Európa leglátványosabb utas szám növekedést ért el, 2002. év óta az utazások száma 60 százalékkal nőtt, amely indokolja az új vonatok üzembe állítását. Az új vonatok javítóbázisát, közel Belfasthoz, Adelaideben építik fel, és a hálózaton ahol az új vonatok hat kocsis összeállításban közlekednek, meghosszabbítják a peronokat.

A PKP 1,2 milliárd euró támogatást kap az államtól

A lengyel kormány a Lengyel Államvasutak, PKP, számára 1,2 milliárd eurós támogatást biztosít a következő három évben, a recesszió okozta veszteségek ellensúlyozása érdekében. Az állami segítség nél-

kül a PKP valószínű nem élné túl a recessziót. Az áruszállítási karjánál, a PKP Cargo, 2009. év első negyedévében a megrendelések 35 százalékkal csökkentek az előző évhez képest, és a teljes évi vesztesége elérheti a 136 millió dollárt. A költségcsökkentő csomag részeként a PKP Cargo a jelenlegi alkalmazotti létszámát, 35 000 fő, mint egy 7000 fővel kívánja elbocsátásokkal csökkenteni.

A PKP infrastruktúra karja, a PKP PLK, ugyancsak pénzügyi nehézségek elé néz, egyes kommentátorok szerint állami segítség nélkül csődbe mehetnek.

Szárnyal a Bombardier, nyeresége, eléri az I milliárd dollárt

A Bombardier 2008. évben először történetében, 1 milliárd dollár nettó nyereséget ért el, a közlekedési ipar erős termelésnövekedése révén.

Konzolidált bevételei 19,7 milliárd dollár volt, szemben a 2007. évben elért 17,5 milliárddal. A Bombardier Transportation bevétele elérte a 9,8 milliárd dollárt, ami 25 százalékkal több a 2007. évi eredményénél. Ezt annak ellenére érték el, hogy 2008 januárjában, mint egy 30 milliárd dollárral kevesebb volt a rendelés állománya, mint a megelőző évben. Ez elsősorban az Észak-Amerikából jövő rendelések csökkenésével, és az európai országok felújítási igényének mérséklődésével, valamint a valuta árfolyam folytonos módosulásával magyarázható.

Svédország liberalizálja személyszállítási piacát

A szabad hozzáférésű üzemeltetők Svédország belföldi személyszállításában, 2010. év októberétől szerepet vállalhatnak, jelentette ki az infrastruktúra minisztere. A javaslatot a minisztérium benyújtotta a parlamentbe jóváhagyásra. A politikusok döntésétől függően indulhat meg a felkészülés a piac megnyitására.

Az SJ, amely Svédország belföldi forgalmának döntő részét bonyolítja,

kijelentette, üdvözlő a versenyt, amely további kapacitásokat biztosíthat az új üzemeltetők által, a legfrekvenciáltabb vonalakon. Az SJ továbbá kijelentette, az új üzemeltetők beléphetnek a kisforgalmú Intercity közlekedés lebonyolításába, felhasználva az állami támogatást, mely e vonalak személyszállítása esetén jár. Az elmúlt évben az SJ rekord bevételt ért el, 1,1 milliárd dollár, és nettó profitja 90 millió dollár volt.

A JR Áruszállítás hibrid dízelmozdonyt tervez üemeállítani

A japán áruszállítási egység, a JR Freight, új dízel-akkumulátoros hibrid tehervonati dízelmozdony kifejlesztését tervezi, amely 40 százalékkal kevesebb üzemanyagot használ fel, és ennek megfelelően ugyanennyivel kevesebb káros anyagot bocsát ki.

A vasút társaság, még ebben az évben megépíti a prototípus mozdonyt, és próba üzemre, valamint annak értékelésére, az ezt követő évben kerül sor.

Pillanatnyilag a JR Freight egy 1 MW teljesítményű mozdonyt használ, de a hibrid mozdony teljesítménye csak 250 kW lesz, de lehetővé válik, hogy az akkumulátorok segítségével növelje a teljesítményt, amikor erre szükség van. A prototípustól elvárják, hogy jelentősen halkabb legyen, a jelenleg üzemelő mozdonyoknál.

Az NR a vonalvillamosítást tartja a legfontosabbnak

A Brit infrastruktúra hivatal, a Network Rail, NR, átfogó tervet készített a vonalvillamosítás kiterjesztésére, és bebizonyította, hogy hosszútávon a villamos vontatás olcsóbb, mint a további dízel vontatás fenntartása.

Az NR kijelentette, a villamos vontatású vonat estében, 19-26 pennyvel kevesebb az energiaköltség mérföldenként, mint a dízel vonatnál, 20 százalékkal olcsóbb a mozdonyfenntartás, és a széndioxid kibocsátás kevesebb, valamint a villamos vontatás nagyobb megbízhatóságot, teljesítményt nyújt, biztosítva ezek révén jelentős üzemeltetési és gazdasági hasznot.

Javaslatukban villamosításra kerülhetne sor, Midland Main Line vonalon Bedford, Derby, Nottingham, és Sheffield között, valamint a Great Western Main Line vonalon, Londontól Bristolig, és South Wales-ig, mint a legfontosabb és leggyorsabban megvalósítandó feladat.

További villamosítás magában foglalhatja az országot keresztül szelő vonalakat, délnyugat Anglia és Dundee, Skócia között, ahol sokkal hatékonyabb üzemeltetést biztosít a villamos vontatás, a jelenleg dízel motorral üzemelő intercity üzemnél. A tervekben szerepel elkerülő teher szállítási vonalak villamosítása is.

A hivatal még ez év végére kidolgozza a villamosítandó vonalakat és megvalósításuk sorrendjét.

Az ÖBB küzdelme veszteségeivel

Az osztrák kormány az Osztrák Szövetségi Vasútnál, ÖBB, erőfeszítéseket tesz a vasút veszteségeinek csökkentése érdekében, mely 2008. évben rekord szintet ért el. Bevételei 310 millió euróval növekedtek az elmúlt évben, és 5,83 milliárdot tett ki. E növekedés, a négy százalékos utas szám, melybe belezott a futball világbajnokság is, valamint a 1,5 százalékos áruszállítási teljesítmény bővülésének köszönhető. Azonban a költségek jelentősen emelkedtek, mivel a pénzügyi válság, a berendezések leértékelődését eredményezte, és a követelések leírása együttesen 969 millió euró veszteséget okozott. Az áruszállítás csökkenése tovább folytatódott, ami az ÖBB ez évi első negyedéves bevételeire kedvezőtlen hatással volt. A pályahasználati díjakból származó bevételek is alacsonyabbak lesznek a tavalyinál, elsősorban a teherszállítás csökkenése miatt.

Az infrastruktúra miniszter asszony, Doris Bures, már elkészítette terveit, az igazgatótanács jelenlegi 22 fője helyett 14 főből fog állni, és az öt üzemeltetési divízióból, hármat alakítanak ki, személyszállítás, Rail Cargo Ausztria és az infrastruktúra.

A két infrastruktúra divízió összevonása 20-25 millió euró megtakarítást eredményezhet évente.

Repülőrajt a Milánó – Bologna nagysebességű vonalon

A Trenitalia információi szerint a Milánó – Róma vonalon a személyszállítási teljesítmény 32 százalékkal növekedett, miután az elmúlt év decemberében megnyitották a Milánó – Bologna közötti nagysebességű szakaszt. A vasút piaci részesedése 48 százalékra emelkedett a megelőző év 32 százalékaról, a szóban forgó viszonylatban. A légi közlekedés viszont az eddigi 54 százalékról 39-re csökkent. Több mint egy millió utas veszi igénybe havonta a Milánó – Bologna nagysebességű vonalat. Olaszország miniszterelnöke, Berlusconi, hivatalosan felavatta a Trenitalia „vörös nyíl” nagysebességű üzemét, Milánó-Bologna között 2009. március 24.-én. Az új vonat Milánót Bolognával 1 óra 5 perc alatt köti össze, a Milánó – Róma út pedig 3 órára rövidült.

A Trenitalia tendert kíván kiírni 50 db nagysebességű vonat beszerzésére, melynek értéke kb. 2,5 milliárd euró. Tervezik továbbá 200 db elővárosi vonat beszerzését is, 2 milliárd euró értékben.

Közzétették a portugál nagysebességű vonal építésére a tendert

A tender felhívást a Lisszabon – Madrid nagysebességű vonal első, a portugáliai szakaszra tették közzé. Az építést következő évben kezdik meg, Lisszabon – Poceirão közötti 34 kilométeres szakaszon, majd ezt követi a Poceirão-tól a spanyol határig Caia-ig tartó 169 kilométeres rész építése.

A 1,93 milliárd euróba kerülő vonalat 350 km/h sebességre építik, annak ellenére, hogy tehervonati közlekedés is lesz e vonalon. Az új vonal lehetővé teszi Portugália számára, hogy normál nyomtávon kapcsolód-

hasson Európa más országaihoz. A projekt tartalmaz egy 20 kilométeres négy sínparás szakaszt a lisszaboni új repülőtérhez, és egy 11 kilométeres összeköttetést Linha de Cintura – Vendas Novas közé.

A Sapsan megjavította az orosz sebességi rekordot

Az Orosz Vasutak, RZD, és a Siemens május 2-án ünnepelte az új orosz sebességi rekordot, amikor a Sapsan nagysebességű vonat elérte a 281 km/h sebességet, Okulovka – Mstinsky Most vonalszakaszon, mely a Moszkva – Szent-Pétervár vonal része. A próbaútakat novemberre kívánják befejezni, és a vonatok még ez év decemberében közforgalomba állnak, az újonnan felújított Moszkva – Szent-Pétervár vonalon, melynek engedélyezett sebessége 250 km/h lesz. Ez lehetővé teszi az RZD számára, hogy a jelenlegi menetidőt egy órával csökkentsék le a Sapsan alkalmazásával, és így a két város között az eljutási idő 3 óra 45 perc legyen. A tíz kocsis vonatok, a Moszkva – Nizsnij Novgorod között is közlekedni fognak, a jövő évtől kezdve.

Az RFF felvázolta Franciaország jövő nagysebességű hálózatát

Az elmúlt évben a francia parlament elfogadta azt a törvényjavaslatot, amely 2020. évre célul tűzte ki, hogy az üvegházhatást kiváltó gázok kibocsátását 20 százalékkal csökkentse, növelve 20 százalékkal a megújuló energia felhasználást, és ugyan csak 20 százalékkal az energia felhasználás hatékonyságát. A kormány úgy véli, hogy a vasút nagyban hozzá tud járulni e célok eléréséhez, és ezért jóváhagyták 2000 km hosszban nagysebességű pályák építését 2020-ig, és ezt követően 2020 után további 2500 kilométerét. A törvényjavaslatot, azután fogadták el, hogy Sarkozy, köztársasági elnök úr a nemzet gazdaságát élénkítő tervében 2010-2014. évek között 699 km új nagysebességű vasúti pálya építését hagyta jóvá,

mely olyan nagyságrendű fejlesztés, amit a szemtanuk az elmúlt 27 évben a francia nagysebességű hálózat kialakításánál nem tapasztalhattak.

A gazdaság élénkítő terv alapján, a francia vasúti hálózat, RFF, további 300 millió eurót kap a kormánytól erre az évre, és ezzel a teljes beruházásra fordítható összeg 3,5 milliárd euró lesz, a tavalyi 2,5 milliárddal szemben. Ez a többletforrás, lehetővé teszi az RFF számára, hogy gyorsítsa négy nagysebességű vonal építkezését, valamint tanulmány és földszerzés megvalósítását. Ez a négy vonal, TGV Est Eupéen 2 ütem, TGV Dél Európa Atlantique, /SEA/, TGV Bretagne Pays de Loire, és a Nimes/Montpellier elkerülő útvonal.

Kína hamarosan megnyitja nagysebességű járműgyárát

Changchun Railway Vehicle Company, Kína, bejelentette, hogy az ország legnagyobb nagysebességű jármű gyárát következő évben, Kína északkeleti tartományában, Jilin városban megnyitják.

Az új gyár évente 500 hagyományos személykocsit, 800 nagysebességű kocsit, és 800 intercity kocsit képes legyártani.

Belgium megnyitotta nagysebességű vonalát

Június 12-én Belgium hivatalosan megnyitotta Liege és a német határ közötti 42 km hosszú nagysebességű vonalát. A 830 millió euróban került 250 km/h sebességű vonalat 25 kV váltakozó árammal villamosították, melyet kiegészít egy 14 kilométeres 160 km/h sebességre felújított vonalszakasz mely 3 kV egyenárammal villamosított, és összeköttetést teremt a nagysebességű vonal, és a hagyományos hálózat között. A vasútvonal nehéz terepeket keresztez, ezért négy vasbeton viaduktot kellett építeni, melyek közül a leghosszabb 1,3 km. A vonalon van ezen kívül egy 6,5 km hosszú alagút, Vaux-Sous-Chevermont valamint Soumagne között, mely Belgium leghosszabb vasúti

alagútja. Aztán a vonal keresztezi a Hammer viaduktot, a német határ előtt, amelyet e projekt részeként felújítottak, keresztül halad a 711 m hosszú Busch alagúton Aachen felé, és tovább megy a 160 km/h sebességre felújított vonalon. Aachen közelében a vonatok közlekedési rendje is változik balosról jobbosra.

Az új vonalat a nagysebességű nemzetközi vonatok használják. Három DB ICE vonat és decembertől a Thalys üzemében, a Párizs–Brüsszel–Köln között, naponta közlekedő hat vonatpár is e vonalon közlekedik.

Az utazási idő, Brüsszel – Köln között 19 perccel lett rövidebb, 1 óra 57 percre módosult, de az üzembe helyezés addig késett, amíg a kommunikációt az Alstom Atlas ETCS 2 szint berendezéseivel kompatibilissé nem tették.

A TCDD 75 db mozdony vásárol

A Török Államvasutak, TCDD, az Iszlám Fejlesztési Banktól 19 évre 220 millió dollárt kapott, 75 db. villamos mozdony beszerzésére. A TCDD köztudottan a Török Mozdony és Gépgyárnál rendeli meg a mozdonyokat.

A Brit üzemeltető útjára bocsátotta a Javelint

A Brit első nagysebességű elővárosi üzemet júniusban megindították, hat hónappal a tervezett időpontnál korábban, amikor is London St. Pancras – Ashford között az 1. nagysebességű vonalon keresztül megindult a korlátozott üzem. Az új üzemben a Hitachi 225 km/h sebességű 395 sorozatú Javelin villamos motorvonat szolgál, és ennek révén az eljutási idő 84 percről 37 percre csökken.

A 395 sorozatú jármű mind 25 kV váltakozó árammal, mind 750 V egyenárammal, harmadik sínes áramellátással tud üzemelni, lehetővé téve ennek révén, hogy Ashford – Faversham, Dover – Margate között a hagyományos hálózaton is tudjon közlekedni. A teljes üzem decem-

berben indul meg. Ezeket a vonatokat használják majd ingavonatként St.Pancras és Stradford közötti elővárosi forgalomban, a 2012. évben Londonban megrendezésre kerülő Olimpiai játékok idején, a résztvevők, és a nézők szállítására.

A 29 hat kocsis vonat állományt a Hitachi tartja fenn, erre a célra Ashfordban megépített telephelyen. 18 vonatot szállítottak ez ideig már le, és a további 11 is megérkezett Nagy-Britanniába augusztusban.

Lengyel járműbeszerzés

Mazovian Railways, KM, tender felhívást tett közzé, 20 villamos motorvonat beszerzésére. A győztes, a vonatok leszállításán túl, felel a vonatok fenntartásáért, valamint a személyzet kiképzéséért is a szállítást követő négy évben.

A CP közzé tette gördülő állomány terveit

Miután a portugál kormány jóváhagyta a CP 2009.-2013. évekre szóló gördülőállomány fejlesztési tervét, a Portugál Vasutak közzétette azt. Eszerint a CP 74 motorvonatot kíván beszerezni, 370 millió euró értékben. A regionális üzem 25 pontosan még nem meghatározott járművel fog gazdagodni, 125 millió euró költséggel. 36 kétfeszültségű villamos motorvonatot rendelnek Lisszabonban lévő Cascais vonalra, 180 millió euróért. Oporto számára 8 villamos motorvonatot szereznek be, és a Sado vonalra pedig 5 villamos motorvonattal kívánják bővíteni az állományt.

A terv része továbbá egy 140 millió eurós opció, amelyben szerepel nyolc villamos motorvonat szállítása az Oporto elővárosi rendszere számára, és öt távolsági forgalomra alkalmas dízel motorvonat is.

Közszolgáltató státuszt kapott a francia nagysebességű vonal

A TGV Sud Europe Atlantique, TGV SEA, részeként épülő Tours – Angoulême vonalszakasz egy lépéssel közelebb került a megvalósításhoz, miután a francia kormány megadta a közszolgáltató státuszt.

A TGV SEA, meg fogja hosszabítani, a működő Párizs – Tours TGV Atlantique vonalat, Poitiers, Angoulême és Bordeaux-ig, 55 perccel, 2 óra 5 perce csökkentve a Párizs-Bordeaux eljutási időt, és a Párizs-Toulouse közöttit pedig 4 óra 17 percre, 2016. évtől kezdve. A 302 km hosszú vonal magában foglalja azt a 39 kilométeres összeköttetést, ami lehetővé teszi, hogy a vonatok elérjék Poitiers-t és Angoulême-t, valamint a La Rochelle-be vezető vonalat.

A 7,1 milliárd euróba kerülő beruházás, a TGV SEA, Európa legnagyobb PPP közlekedési beruházása, és Franciaországban az első PPP keretében épülő nagysebességű vonal. A nemzeti, és a regionális kormányok valamint a helyi képviselők fedezik a projekt felét, míg a maradékot a győztes konzorcium. Közszolgáltató státuszt először 2006. évben a vonal első szakasza kapta meg, az a 121 km hosszú vonal, mely Angoulême és Bodeaux között halad.

München – Prága vasútfejlesztés

A Cseh Vasutak, és a német üzemeltető, a Vogtlandbahn közötti meg egyezés alapján, 2010. decembertől az eljutási idő München és Prága között csökkenni fog. A fejlesztést a Cseh Közlekedési Minisztérium, a Bajor Közlekedési Minisztérium közösen támogatta. Naponta négy vonat közlekedik Schwandorf, Németország, és Prága között. Minden második vonat Nürnberget és Münchent szolgálja ki. Az utazási időt 15 perccel csökken. A mozdonycsere Pilsenben lesz.

Euregiobahn új üzeme

A német regionális személyszállítási üzemeltető, az Euregiobahn, 2009. június 10.-én megkezdte üzemét, a 25 kilométer hosszú Eschweiler – Weisweiler, valamint Lagerwehe között az Aachen – Köln fővonalon. Az Euregiobahn szeretné kibővíteni hálózatát a következő évben, amikor is újra megnyitják az Alsdorf-Annaberg-Stolberg vonalat.

A Stadler amerikai és osztrák vonat rendeléseket nyert el

A Stadler, Svájc, két szerződést nyert el dízel és villamos motorvonatok szállítására Amerika és Svájc számára. A Denton County Transportation Authority, Texas, 73 millió dollár értékben kötött szerződést 11 GTW dízel motorvonat szállítására. A motorvonatok 2010 decemberében elővárosi forgalomba állnak, a Dallastól északra fekvő Denton – Carrollton 34 kilométer hosszú vonalon.

A Stájer Tartományi Vasút, StLB, három dízel, és ugyancsak három villamos motorvonatot rendelt, két grazi S-Bahn vonalra. A dízel járművek a Graz – Gleisdorf, míg a villamos motorvonat a S 11 vonalon fog szolgálatot teljesíteni Graztól Peggauig, illetve Übelbachig. A 21 millió értékű motorvonatokat 2010. évben szállítja le a Stadler.

A Vale biodízelbe fektet

A bányász óriás Vale elhatározta, lecseréli a 216 mozdonyát, amely a saját Carajás nehéz teherszállító vasútján dolgozik, biódízel üzemanyagúra, és ennek érdekében 500 millió dollárt fektet be. 2014. évre Vale tervei szerint széndioxid kibocsátásuk 20 százalékkal csökken, a B 20 üzemanyag használatával, ami egy 80 százalékos dízel olaj, és 20 százalékos bio dízeolaj keveréke lesz. Vale reméli, hogy évente 150 millió dollárt takarít meg a B 20 alkalmazásával, a Carajás vasútján, valamint a nehéz bányagépeknél.

A biodízel tervein túl, a Vale teszteli a földgáz/dízel üzemanyag keveréket a tulajdonukban lévő Vitória Minas Railway mozdonyain. Ha ezeket a próbákat sikeresnek ítélték, akkor e vasút teljes mozdony állományát 2011. évtől kezdődően alkalmazni teszik az említett üzemanyag felhasználására.

(Forrás: IRJ 2009. június-augusztus fordította: Almási Miklósné)