



HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL

Forgóváz- tesztközpontot nyitott az ALSTOM

Közel 2,5 millió euró értékű beruházással egyedülálló, vasúti forgóvázak tesztelésére és validálására alkalmas tesztközpontot hozott létre az ALSTOM Transport Neuhausenben. Az Alstom egy olyan vadonatúj tesztpadot tervezett és épített fel svájci gyáregységében, amely egyedülálló módon komplett, azaz alváz, felfüggesztés, erőátvitel és hajtott forgóvázak tesztelésére és üzemi teljesítményének mérésére valamint ellenőrzésére is alkalmas. A létesítmény kialakításával az ALSTOM Transport célja az, hogy műszaki know-how-jának kiaknázása és a termékbiztonság-ellenőrzési folyamatok felgyorsítása révén lecsökkentse a vasúti járművek tervezési idejét, ezáltal lehetővé tegye a piaci igényekhez való gyorsabb alkalmazkodást. Az ALSTOM Transport új tesztközpontjának különlegessége az, hogy az ott végzett tesztek és mérések révén akár kevesebb, mint fél év alatt annyi terhelési teszt végezhető el a vasúti járművek forgóvázán, amely azok 30 évnyi futásteljesítményét képes szimulálni és modellezni. Az új tesztközpont az ALSTOM Transport közúti villamosainak és helyi vasúti járműveinek új generációiba kerülő „Ixége” forgóvázak tesztelésével kezdte meg működését.

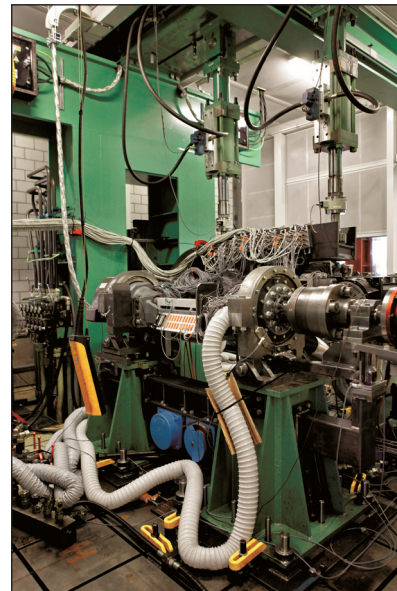
4-6 hónapnyi teszt 30 évnyi forgalmat szimulál

Az ALSTOM Transport a vasúti járműgyártás szakértője és egyik vezető vállalata, amelynek valamennyi tevékenységében meghatározó szerepet játszik az innováció. Az új tesztközpont révén az ALSTOM Transport újabb műszaki ismeretekre tesz szert vasúti járművek forgóvázaival, valamint a vonatok teljesítménye és biztonsága szempontjából meghatározó fontosságú alkatrészekkel kapcsolatban. Az új létesítmény lehetővé teszi az ALSTOM Transport számára az újfejlesztésű forgóvázak valamennyi tervezési fázisának integrációját és

irányítását, a fejlesztéstől kezdve a finomhangoláson át a validálásig, (ellenőrző mérésekig). Az eddigi gyakorlat szerint általában csak az egyes alvázakat és a forgóvázak bizonyos részegységeit ellenőrizték tesztpadon, a fűrésztákos teszteket és az egyéb alkatrészek tulajdonságait számítógéppel szimulálták. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a gyártók először kifejlesztettek minden egyes alkatrészt és részegységet, majd a szerelvényen végzett tartóssági teszt során a már összeszerelt forgóvázat tesztelték és validálták. Ez az eljárás folyamatos értékelésre adott lehetőséget a szakembereknek, viszont nem tette lehetővé azt, hogy már a tervezést és a gyártást követően szimulálni és validálni lehessen azokat az erőhatásokat, amelyek a mintegy 30 éves élettartamuk alatt érik a vasúti járművek forgóvázait.

A tesztpad komplett forgóvázak validálásához történő alkalmazása forradalmasítja a gyártási és ellenőrzési folyamatot azáltal, hogy lecsökkenti a termék megbízhatóságának biztosításához szükséges időtartamot. Mi több, műszaki szakértői team-ek a kereskedelmi forgalomban jellemzőkkel közel azonos műszaki körülmények között vizsgálhatják és tesztelhetik a forgóvázakat. A részegységekkel felszerelt forgóvázak így tesztelhetők különféle gyorsulási viszonyok között, akár egyenes vonalon, akár pedig íves pályán haladást szimulálva. A tesztpad segítségével mérhető az alváz vagy a „mozgó”, a járműben egyenetlenül eloszló utasok jelentette terhelések forgóvázra gyakorolt hatása is.

A sztenderd, szabályozott ciklusok szerint végzett teszteknek köszönhetően megállapítható és mérhető a forgóvázban idővel végbemenő fizikai változás. Az üzembe helyezést minden alkalommal megelőző tesztek során a valamennyi komponenssel felszerelt ALSTOM Transport forgóváz legalább 10 millió fűrésztácsi tesztcikluson esik át, amely révén mindössze 4-6 hónapnyi teszteléssel



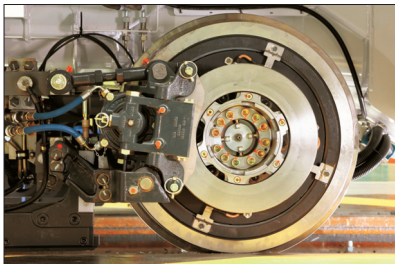
*1. ábra Vizsgálóra előkészített
Citadis forgóváz*

közel 30 üzemben töltött év terhelése vizsgálható. Az ALSTOM Transport Citadis villamosaihoz kifejlesztett „Ixége” forgóvázakra például több mint, 460 feszültség-, hőmérséklet-, nyomatókmérési és elmozdulást érzékelő szenzor került.

Mindezek azonnali visszajelzést tesznek lehetővé, így a forgóváz fejlesztési szakasza során lehetőség nyílik a módosítások folyamatos megvalósítására. Az új forgóváz tesztpaddal végzett fejlesztések eredményeként lehetségessé válik egy adott vasútvonal nagy precizitással történő leképezése a lehetséges pályahibák hatásainak figyelembevételével együtt.

Az Alstom Transport a forgóvázak ilyen módon történő validálásának köszönhetően már az üzembe helyezést megelőzően képes lesz azoknak a kritikus alkatrészeknek a meghatározására, amelyekre igénybevételek vagy sérülékenységek miatt hosszútávon nagy kereslet várható. A vállalat a prototípuson végzett teszteknek köszönhetően így már a piaci bevezetést megelőzően kipróbált és üzembiztos termékeket kínálhat megrendelőinek. Mindez kettős előnnyel jár: az üzemeltetők megbízható és már az első naptól teljes körűen üzemképes





2. ábra: Egy forgóvázba bekötött kerékpár tesztelési mérésére előkészítve

járműparkhoz jutnak, az ALSTOM Transport pedig csökkentheti a nem megfelelésből esetlegesen felmerülő költségeit, kihasználva termékei megbízhatóságát, ezáltal is garantálva azok optimális karbantarthatóságát.

Egyedülálló, integrált tesztberendezés

A Neuhausen-i tesztközpontban egy 400 m²-es épület ad otthont a legkorszerűbb forgóváz validálási technológiának. A műszaki szaktudás és a berendezések egyedülálló társításával az ALSTOM Transport célja, hogy maximálisan kiaknázza az egyes műszaki programjai közötti szinergiákat és tökéletességyen a birtokában levő szaktudásból.

Az ALSTOM Transport a jövőben a Neuhausen-i központban teszteli majd a városi villamosokon, a nagysebességű-, valamint a nagyon nagysebességű vonatokon alkalmazott forgóvázakat is. Az ALSTOM Transport új generációs nagyon nagysebességű vonataihoz kifejlesztett, állandó mágneses motorral ellátott forgóvázakat szintén az új tesztközpontban vetik majd alá további teszteknek a következő hónapokban. A teljes termékcsalád lefedése érdekében az ALSTOM Transport szakértőinek két tesztpad áll rendelkezésükre, az egyik a komplett forgóvázakat, a másikon pedig az alvázakat tesztelik.

Az alváz tesztelőpadon a mozgó alvázat háromirányú terhelésnek vetik alá. Az alkalmazott terhelő erő elérheti a 200 kN-t (20 tonnát) a keresztirányban, a 120 kN-t a hosszirányban, és az 1000 kN-t a függő-

leges irányban. Statikus állapotban a függőleges irányban ható erő elérheti az 1200 kN (120 tonna) értéket.

A többi, kisebb tesztpad az alkatrészek tesztelésére szolgál, ezeken többek között a torziós rudakat, felüggesztéseket, ütközőket és rugókat tesztelik.

A mintegy 2,5 millió eurós beruházással létrehozott tesztközpont az ALSTOM Transport vállalati struktúrájának része, az itt dolgozó szakemberek szorosan együttműködnek az ALSTOM Transport forgóvázak tervezéséért és gyártásáért felelős 120 mérnökével és technikusával. Az ALSTOM Transport évente 3.000 forgóvázat gyárt.

(Forrás: Alstom, Premier Kommunikáció)

A Bombardier MÁV Kft átadta a 300. felújított Bhv személykocsit a Dunakeszi üzemében

Dunakeszi, 2009. október 27. – A Bombardier MÁV Kft.-nél a Dunakeszi üzem szerelőcsarnokában Schwartzné Lovász Beáta ügyvezető igazgató asszony ünnepélyes keretek között adta át a 300. felújított Bhv típusú elővárosi kocsit Kozák Tamásnak a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójának.



A háromszázadik Bhv kocsit már elkészült társaihoz hasonlóan teljes mértékben felújították. A három évtizeddel ezelőtt ugyancsak a dunakeszi gyárban készített kocsikat költséghatékony, környezetbarát technológiával építették át, hogy megfeleljenek a XXI. század követelményeinek.

A dunakeszi üzem 1998-tól több lépcsőben végezte a MÁV elővárosi járműparkjának felújítását. A Bhv kocsik a szintén Dunakeszin átépített BDt vezetőállásos kocsikkal együtt a hazai elővárosi forgalomban lehetővé teszik az ingavonati közlekedést. A felújítási program keretében összesen 359 darab járműt korszerűsítettek. A modernizálás legalább 15 évvel hosszabbítja meg a kocsik élettartalmát.



A felújított Bhv kocsik elsősorban a budapesti elővárosi vonalakon: a Budapest – Vác – Szob, a Budapest – Cegléd, illetve a Budapest – Újszász – Szolnok vonalon közlekednek. A személykocsik átépítése magában foglalja az oldalfalak, homlokfalak és a műszaki berendezések, többek között a fűtés-világítás korszerűsítését, továbbá a teljes belső tér felújítását, illetve az utasok tájékoztatására szolgáló hangosító berendezés beépítését.

Az esztétikus utastér kialakítása mellett, távvezérlésű, önműködően záródó feljáróajtók beépítése járul hozzá a biztonságos utazás megteremtéséhez. A jellegzetes kék-piros színű kocsik teljes körű felújítása, korszerűsítése az utasok kényelmes és komfortos utazását kívánja minél magasabb színvonalon elősegíteni.

Ünnepélyesen átadták a Bombardier Transportation új gyártócsarnokát Mátranovákon

Mátranovákon ünnepélyesen átadták a Bombardier Transportation új gyártócsarnokát. Az új csarnokban



Európa legmodernebb, vasúti forgóvázak gyártásához használt hegesztőrobotja működik majd. A csarnok megnyitása egy új fejezetet nyitott a mátránovái üzem fejlesztésében, amely 2005-ben a gyár felvásárlásával kezdődött.

A folyamatos befektetéseknek és modernizációs törekvéseknek, valamint a Bombardier külföldi társüzemeibe szervezett intenzív képzési programoknak köszönhetően a mátránovái gyár nagymértékben növelte termelékenységét és sikeresen teljesítette a szigorú minőségi követelményeket. Az elmúlt négy évben a Bombardier 660-ról 2000 darabra növelte a mátránovái üzemben gyártott vasúti forgóvázak számát. A gyártósorról kikerülő különféle típusú forgóvázakat világszerte forgalmazták többek között olyan nagynevű ügyfeleknek, mint a német (DB) valamint a francia (SNCF) nemzeti vasúttársaság.

Az új gyártócsarnok és a hegesztőrobot felállítása 2,2 millió eurós beruházás eredménye, amelyhez a magyar állam a Gazdaságfejlesztési Operatív Program keretében 50% támogatást nyújtott. Az üzem 2005-ben történt felvásárlása óta a Bombardier évente mintegy 2 millió eurót ruházott be az üzem korszerűsítésébe.

Az alkalmazotti létszám ez idő alatt a kezdeti 350-ről közel 800 főre



bővült. Az idén a gyártókapacitás növekedése több mint 150 munkahelyet teremtett.

Az nyitóünnepségen André Navarri, a Bombardier Transportation elnök-vezérigazgatója, valamint a politikai, az üzleti és a kormányzati szféra számos neves képviselője vett részt, többek közt Hónig Péter, közlekedési, távközlési és energiaügyi miniszter és Pierre Guimond, Kanada magyarországi nagykövete.

„Európa legkorszerűbb hegesztőrobotjának munkába állítása a korábbi évek szisztematikus stratégiai fejlesztéseinek eredménye. Ezúton mondok köszönetet üzemünk dolgozóinak, amiért egyaránt eleget tudtak tenni a minőségi követelmények kihívásainak és képesek voltak a termelékenység jelentős növelésére is.” - nyilatkozta Thomas Mayer, a mátránovái üzem igazgatója

„A Bombardiernek a jövőben is szándékában áll, hogy befektessen a mátránovái üzem bővítésébe és fejlesztésébe” – közölte Bart Vantorre, a Bombardier forgóvázakat gyártó üzletágának elnöke. Ahhoz, hogy ez megvalósulhasson elkötelezetten folytatnunk kell az eddig elért fejlődési folyamatokat. A további növekedéshez egyaránt elengedhetetlen a helyi közcélú infrastrukturális befektetések, valamint a magyar kormányval való szoros együttműködés folytatása.”

A Trenitalia 100 mozdonyt rendelt Bombardiertől

A Trenitalia újabb 100 darab E464 sorozatú villamos mozdonyt rendelt a Bombardier Transportationtól. Ezáltal 638-ra nőtt a Trenitalia által eddig megrendelt Bombardier mozdonyok száma Olaszországban, amelyek közül 480 már menetrend szerinti forgalomba állt. A szerződéshez tartozik egy további 50 mozdony szállítására vonatkozó opció is.

Az új E464 mozdonyok forgalomba állításával a Trenitalia Európa



egyik legnagyobb homogén járműflottáját üzemelteti majd, így az elsők között élvezheti a jelentősen alacsonyabb üzemeltetési és karbantartási költségekből származó előnyöket. A regionális személyszállításban használni kívánt mozdonyok szállítására a tervek szerint 2010 és 2012 között kerül sor.

A 3000 V egyenáramú hálózaton 3,5 MW teljesítményű és 160 km/óra maximális sebességű E464 mozdonyokat különösen magas szintű megbízhatóság, rendelkezésre állás és karbantarthatóság jellemzi a teljes életciklusa során.

(Szöveg és fotó: Bombardier)

Járműjavítási racionalizálás a MÁV-GÉPÉSZET Zrt-nél

A MÁV-GÉPÉSZET Zrt. 2009. október 20-án ünnepélyes keretek között átadta a Szolnoki Vasúti Jármű Javító Telephely Kerékpárjavító Csarnokát. Az új üzem megnyitása része a cég racionalizálási programjának, melynek köszönhetően profil- és profitnövekedés is várható. Az eseményen részt vett Dr. Csepi Lajos közlekedési szakállamtitkár (KHEM), András Miklós elnök-vezérigazgató (MÁV Zrt.), Zaránd György vezérigazgató (MÁV-GÉPÉSZET Zrt.) és Szalay Ferenc polgármester (Szolnok MJV).

A MÁV-GÉPÉSZET Zrt. stratégiai céljaként kitűzte folyamatainak racionalizálását, tevékenységének saját kezdeményezésre történő hatékonyság növelését, telephelyeinek racionalizálását a jövő várható vevői igényeinek, a változó műszaki elvá-



HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL



rások és a változó gazdasági környezet követelményeinek megfelelően. Ennek megvalósítására a Társaság egy Telephely racionalizálási tervet dolgozott ki.

Ennek egyik fontos eleme a Szolnoki Vasúti Jármű Javítási telephely fejlesztése, racionalizálása, melynek első üteme 2008 őszén zárult az új fényezőcsarnok, az új forgóvázmosó berendezés, valamint minden vasúti jármű, kiváltképpen a motorvonatok közlekedésbiztonságának szempontjából elengedhetetlenül fontos vágánytengelybe épített kerékpár mérlegelő berendezés átadásával. Ezen beruházások, melyek elsősorban a magasabb minőség elérését szolgálták, megközelítőleg 550 millió forintból valósultak meg.



A racionalizálás, vagyis bizonyos telephelyek összevonása elkerülhetetlen volt: A Szolnoki- és az Északi Járműjavító együtt túl nagy járműjavítói kapacitás-többletet jelentett a jelenlegi és a várható hazai vasúti járműjavítás igényeihez képest. Az Északi Járműjavító tevékenységének áttelepítéséről – a Telephely racionalizálási terv részeként – a Társaság tavaly döntött, ez az úgynevezett második ütem, melynek legfontosabb szempontja a költségek csökkentése.

A technológiai folyamatok költöztetése, a műhelyek átalakítása már májusban elkezdődött első fázisban a mozdony forgóváz javítási tevékenység egy helyre koncentrálásával és az várhatóan év végén befejeződik.

A döntés során a vasúti jármű javítási piac várható igényeinek hatékony kiszolgálása volt az alapvető szempont, melynek legjobban a Szolnoki Telephely adottságai felelnek meg, mivel itt alkalmasak az épületek motorvonatok javítására is. Szolnokon adott továbbá a mozdonyok felújításának és a személykocsik fővizsgáztatásának és korszerűsítésének a lehetősége is.



Ezen kívül néhány, az Északi Járműjavítóban végzett tevékenység budapesti, valamint a békéscsabai telephelyen folytatódik: Ferencvárosban a műszerek javítására központi javítóbázist, Istvánfelken központi féktechnikai műhelyt alakítanak ki. Békéscsabán a vontatómotor javítási kapacitás bővítésére új impregnáló berendezést helyeznek üzembe.

Az Északi Járműjavító Telephely kitelepítése az előre meghatározott ütemben és költségkereten belül folyik. Az áttelepítéssel várhatóan évi 800 millió forint takarítható meg és a hatékonyságnövelő intézkedések további megtakarításokat eredményeznek. Az Északi Járműjavító telephely dolgozóit többszörösen, különböző fórumokon tájékoztatták a kitelepítésről, annak időbeli lefolyásáról és arról, hogy mely telephelyen milyen módon van lehetőség a továbbfoglalkoztatásukra. A tevékenységek más telephelyekre történő áttelepítésével együtt várhatóan 225, korábban az Északi Telephelyen foglalkoztatott

munkavalló folytatja munkáját az új telephelyen.

A csarnok átadása mellett elkészült az első, itt javított V43 sorozatú villamos mozdony is, amelyen forgóvázcsérés javítást és járműszerkevény fényezést végeztek.



A Kerékpárjavító Csarnok átadásával Szolnokon egyidejűleg megteremtődött a villamos mozdonyok javításának infrastrukturális feltételrendszere, ami azért különösen jelentős, mert korábban itt csak dízelmozdonyok, motorkocsik, valamint személykocsik javítása történt. Ennek részeként mozdony-kerékpár műhely került kialakításra a szolnoki forgóváz javító csarnokban. Néhány kivétellel minden, korábban az Északi Járműjavító kerékjavítási folyamatában dolgozó munkagép áttelepítése befejeződött (a betelepített gépek súlya körülbelül 300 tonna). A jövőben minden hajtott forgóváz javítása itt történik.

A Telephely racionalizálási program második ütemének befejezésével Közép-Európa egyik legmodernebb vasúti jármű javító bázisa kerül kialakításra Szolnokon.

Zaránd György, a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. vezérigazgatója az ünnepségen hangsúlyozta: „Célunk egy olyan hatékonyan működő szervezet kialakítása, amely piaci viszonyok között, komplexen tudja kiszolgálni a MÁV Csoport vasúti jármű javítási, felújítási és karbantartási igényeit, továbbá, hogy az egyre bővülő magánvasúti megrendeléseket is ki tudjuk elégíteni, növelve versenypiaci bevételeinket.”

A MÁV-GÉPÉSZET Zrt. önálló társaságba szervezése a cég előtt a



HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL

MÁV Csoporton kívüli és a nemzetközi piacot is megnyitotta. Ennek eredményeképpen a MÁV Csoporton kívüli bevételei 2008-ban megduplázódtak és 2009-ben is hasonló eredményt érhet el.

A nemzetközi szerződések közül kiemelt jelentőségű az ÖBB Vasúti-jármű Javító és Karbantartó cégével kötött megállapodás, amely szerint a Magyarországon dolgozó osztrák mozdonyok karbantartását a MÁV-GÉPÉSZET Zrt végzi. Ezen kívül nagy számban újít fel a cég számos európai vasút megrendelésére különböző villamos motorokat is, továbbá a héten kezdődik el 35 db külföldi autószállító kocsinak a felújítása Fényeslitkén.

A Telephely racionalizálási program része a LEAN management bevezetése, annak érdekében, hogy a telephely-racionalizálási folyamaton túl a Társaság minden dolgozója elkötelezett legyen a kitűzött célok elérésében. A MÁV-GÉPÉSZET Zrt. „Nagyobb Sebességre kapcsolt”, a társaság nem titkolt célja, hogy a szolnoki átalakítási program 3. ütemében megvalósítsa azokat a beruházásokat, amelyek megteremtik egy vasúti jármű összeszerelő üzem kiépítését.

Szombathely Egy korábbi jármű másként

Az ÖBB valamikori 2143 sorozatú dízelmozdonyának reinkarnációjaként egy régi-új vasparipa lépett pályára a MÁV Vasjármű Kft. szombathelyi telephelyén.

2008 nyarán már két mozdony ugyan elhagyta Szombathelyt, amelyeknek a javítása még Romániában kezdődött el, viszont a tulajdonos jobbnak látta, ha a javításban valamennyig eljuttatott mozdonyokat Szombathelyre hozza, ahol szakszerű körülmények között, gondos és hozzáértő szakértelemmel történik meg a korrekció és a munka folytatása, majd a végén a szakemberek lelket lehelnek a járművekbe.

A következő nagy ugrás az volt, amikor további 4 db mozdony teljes korszerűsítésére írtak alá a szerződést.

Az első mozdony már túljutott a próbákon, sikeres volt a szinkronfutása egy Siemens mozdonnyal. Jelenleg a hatósági próbák folynak. Menetközben készültek a tervek, amiket rengeteg helyi ötlet alakított, gazdagított. A nulláról induló, típusismeret nélküli munkabevállalás nagy kihívást jelentett a kivitelezőnek.

Az első prototípus mozdonyon szerzett ismeret után a sorozat többi (3 db) járműve, amelyek némi fáziskéséssel de – a prototípuson bevált megoldások alkalmazásba vételével – követik az első „fecskét”.

Kitűzött célállapot, hogy a még hátralévő mozdony mindegyike kifusson ez évben.

A kezdeti sikerek már felkeltették az érdeklődést a küpiacon kívül a hazai vasútüzemben érintett vállalkozásoknál is.

Hajrá!



Francia gyártású Sgss kocsiból vasúti pályaeépítés- ben használatos kocsi

A vasúti konténerforgalomból kivont 30 éves kocsiból 46 db jármű került átépítésre a MÁV Vasjármű kft-nél, Szombathelyen. A magyarországi metró- és vasúti pályaeépítésben is érdekelt cég további 50 db járművet rendelt meg a korábbiaktól részben eltérő felépítménnyel. Az Oerlikon automata fékrendszer specifikussága miatt annak javíttatását Macedóniában végezték el.



(Kép és szöveg: MÁV Vasjármű Kft.
Poór István)

Miskolci sikerek A 150 éves MÁV Tiszavas Kft legújabb terméke

Az idén 150 éves MÁV-Tiszavas Kft. 2007-ben apport útján került a MÁV Cargo 100%-os tulajdonába. A nemzetközileg is elismert társaság történetében a 2008-as év talán a leg-sikeresebb év volt. Az elmúlt két esztendőben javult a társaság likviditása, az anyavállalata fejlesztési hajlamának köszönhetően pedig kedvezőbb pozícióba került a piacon is. 2008-ban a Tiszavas életében húzóprojekt volt annak a 150 darab vasúti rönkszállító kocsinak az elkészítése, amely a Rail Cargo Austria rendelésére készült, és ugyancsak jelentős volt a Cargo állományaiban lévő teherkocsikra vonatkozó fővizsgák elvégzésére szóló megbízás. A Tiszavas életében a gazdasági világválság miatt egy ideig várhatóan a teherkocsi javításokon lesz a hangsúly, az új gyártású kocsikra vonatkozó rendelésekre még várni kell. Ahhoz, hogy a nagy múltú Tiszavas az európai piacon is meg tudjon felelni az egyre nagyobb szakmai kihívásoknak, tavalyi évben létrehoztak egy úgynevezett pormentes csapágyszerelő műhelyt, és felkészültek a vasúti kerékpárok



Eanos kocsi fotója



mágneses repedés vizsgálatára is. A fejlesztések a lehetőségekhez és a piaci körülményekhez mérten 2009-ben is folytatódnak. Idén pedig már kigurult a műhelyekből a Tiszavas által kifejlesztett Eanos kocsik első 25 darabja, amelyek kimondottan a Cargo ügyfeleinek igényei szerint lettek kialakítva.

A CSR európai piacra kíván belépni

A CSR Nanjing Puzhen Rolling Stock, Kína, megerősítette azt az elhatározásukat, hogy pályázatot nyújtanak be, 40-120 villamos motorvonat szállítására a Brit London Midland, elővárosi üzemeltető által kiírt tenderre. A tender felhívás szerint 160 km/h sebességű elővárosi villamos motorvonat sorozatot kell szállítani, három és négy kocsis kivitelben. A CSR reméli, hogy el tudja nyerni a 202 darabos brit dízel motorvonat pályázatot is, egy sajtókonferencián elhangzottak szerint. A kínai vállalat márciusban a Tunézia Nemzeti Vasutakkal, SNCFT, 20 két kocsis dízelmotorvonat szállítására kötött szerződést. A vonatokat 2011. évben szállítják le.

Olaszországi teherkocsi robbanás 22 embert ölt meg

Az Olasz Vasutak, FS, időlegesen, minden GATX tulajdonában lévő teherkocsi üzemi engedélyét felfüggesztette, miután júliusban folyékony gázt szállító teherkocsi kisiklott, felrobbant, 22 embert megölt, és több mint 50 embert megsebesített. A GATX Rail Ausztria tulajdonát képező jármű közvetlenül a mozdony után volt kapcsolva, amikor kisiklott Viareggio városnál, mely a Pisa - Genova vonalon fekszik, és további négy teherkocsi kisiklását idézte elő, miközben a mozdony és kilenc kocsis a síneken maradt. Az olasz közlekedési miniszter kijelentette, kevés repedést és rozsdát nyomot találtak a kisiklott

kocsi tengelyén.

Az FS elnöke, Mauro Moretti kijelentette, a baleset után átvizsgált teherkocsi teljes mértékben megfelelt az EU biztonsági szabványának. Mind a Közlekedési Minisztérium, mind az államügyészség vizsgálja a baleset okait, és úgy gondolják azt egy törött tengely okozta.

Az FS Olaszországban a balesetet követően felfüggesztette az összes GATX teherkocsi üzemét, míg a GATX kijelentette, az országban üzemelő összes LPG teherkocsi tengelyét ellenőrizte, és lecserélte.

Nyilatkozatában a GATX kijelentette, az összes kiszerelt tengelyt műszaki vizsgálatnak vetették alá, és kicserélték, hogy minimalizálják a baleset veszélyt.

A Vale biodízelbe fektet

A bánya óriás Vale elhatározta, lecseréli a 216 mozdonyát, amely a saját Carajás nehéz teherszállító vasútján dolgozik, biodízel 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 a vasút teljes mozdony állományát 2011. évtől kezdődően alkalmassá teszik az említett üzemanyag felhasználására.

A Siemens bemutatta a Desiro City villamos motorvonat koncepcióját

A Siemens bemutatta az új vil-



amos motorvonatát a brit piacnak, ezzel remélik megnyerni az 1200 db. járműre kiírt tendert, mely a London Thameslik, Londonon keresztülhaladó hálózat kiszolgálását célozza.

A vonatokat, könnyű, kis vonóerejű Asyntegra forgóvázal látják el. Az alumínium szekrényű vonat, 25 százalékkal könnyebb lesz, mint a jelenleg Angliában üzemelő Desiro állomány, olyan aerodinamikai tulajdonságokkal rendelkezik, amely segíti az energia felhasználás csökkentését. A vonatot ellátják intelligens energia menedzsmenttel, amely képes az energiafelhasználást figyelni, és azonnali információval látja el a mozdonyvezetőt. A Desiro City, Thameslink kivitelénél, két rendszerű kivitelben készülne, 25 kV váltakozó, és 750 V egyen árammal. A vonatok minden második tengelye hajtott lesz.

A DSB 100 dízelmotorvonatra írt alá szerződést

A Dán Állam Vasutak, DSB, keret megállapodást írt alá a Siemenssel, 100 db. Desiro Classic regionális dízel motorvonat szállítására.

Az első nyolc, két kocsis vonat 2010 októberében szállítják le. A vonatokat az Aarhus- Grenaa vonalon fognak közlekedni. A szerződés értékét nem közölték. A DSB 2002. év óta üzemeltet 12 Desiro Classic vonatot.

A Siemens megállapodott az orosz mozdony üzletben

A Siemens, az Orosz Vasutak,



HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL

RZD, és a Sinara Group, Oroszország, aláírták a megállapodást melynek értelmében, Oroszországban gyártanak egy új tervezésű aszinkron motoros mozdonyt és a RZD-nek szállítják le.

A megállapodást Münchenben írták alá a felek. A vállalatok vezetőin túl az aláíráson jelen volt, Angela Merkel, Németország kancellárja, és Dimitri Medvedev Oroszország elnöke.

Az új mozdony prototípusát következő évben építik meg, de a technikai részletekben, és a szállítás ütemezésében, később állapotnak meg. A főbb összetevőket, mint a transzformátor, vontatómotor, a Siemens fogja gyártani, vagy oroszországi leányvállalata. Egy elkülönített megállapodás tárgya lesz a szellemi tulajdonjog kérdése.

A GE PowerHaul mozdonya készen áll a próbák elvégzésére

A GE Transportation készen áll a 16 hengeres 2750 kW teljesítményű dízel mozdony tesztelésére, az USA Erie városában lévő üzemében. A mozdonyokat az európai piacra szánják.

Az első két PowerHaul mozdonyt abból a 30 darabos megrendelésből, melyet a brit üzemeltető, a Ffreightliner adott fel, most készül el, és először az Erie gyártelephez tartozó 6,4 kilométeres próba pályán tesztelik, és végzik el a még szükséges beállításokat, mielőtt leszállítanák.

A PowerHaul mozdony, a GE nagyon sikeres Evolution sorozaton alapul, amelyből 2005. évtől már több féle tengelyelrendezésben gyártanak. A mozdony nagy tapadó tömeggel rendelkezik, váltakozó áramú vontatómotorral készül. A briteknek szállítandó kivitel, teljes szélességű mozdony fülkével és keskeny mozdonysekrénnyel rendelkezik, míg az európai kivitel teljes szélességű mozdonysekrénnyel rendelkezik mely képes befogadni az ETCS 2 szintű



vonatbefolyásoló berendezéseit, és maximum még három nemzeti rendszert. Elvárják, hogy a PowerHaul mozdony dízelmotorra augusztus végére megkapja az EU III.A szabályozási lépcsőnek megfelelő csökkentett káros anyag kibocsátására vonatkozó bizonylatot. Az első két PowerHaul mozdonyt a Brit Freightliner részére novemberben szállítják le, és a következő négy darab jármű várhatóan egy hónappal később fog megérkezni.

A lengyel áruszállítási üzemeltető dízel mozdonyokat vásárol

A lengyel áruszállítási üzemeltető, a Lotos Kolej, a Bombardierrel 18,6 millió eurós szerződést kötött hat darab Traxx típusú dízel-villamos mozdony szállítására. (Egy TRAXX dízelmozdony ára 3,1 millió Euró) A 2400 kW teljesítményű Bo-Bo tengely elrendezésű mozdonyok megfelelnek az európai káros-anyag kibocsátási szabvány (IIIa) 2009-től kötelező előírásainak. A mozdonyo-



Traxx típusú dízel-villamos mozdony a lengyel Lotos Kolej áru fuvarozó cégnek

kat a Bombardier németországi Kasselben lévő telepén szerelik össze, és szállításukat 2011. év közepén kezdik meg. A szerződés további mozdonyszállításra is tartalmaz opciót. A Lotos Kolej jelenleg kb. 65 belföldi és három nemzetközi tehervonatot üzemeltet hetente. A vállalat igazgatója kijelentette a mozdonybeszerzés lehetővé teszi szolgáltatásaiknak bővítését.

Az EU tagállamai még mindig nem alkalmazzák az első vasúti csomagot

Az EU legtöbb tagállama még mindig nem alkalmazza megfelelő módon az Európai Bizottság /EC/, Első Vasúti Csomagját /FRP/, ezért a hiányosságokról alkotott véleményével együtt küldött 21 tagállamnak feljegyzést, közölve, hogy jogi rendszerükbe milyen átalakításokat végezzenek el. Az elmúlt év júniusában az EC eljárást kezdeményezett 24 olyan tagállama ellen, amelyek nem tartották be teljes mértékben az FRP-t, de egy évvel ezután a többség mindig adós az első vasúti csomag maradéktalan betartásával.

A legutolsó kritika rámutatott számos visszatérő hibára, beleértve, hogy hiányzik az infrastruktúra vezetésének függetlensége a vonat üzemeltetőktől, nincs megfelelő eszköz a pályahasználati díj korrekt meghatározásához, és nem hoztak létre független szervet megfelelő hatalommal felruházva, a verseny semlegesség biztosításához, vagy hiányának orvoslásához.

A litván áruszállítást elkerüli a csökkenő trend

A legtöbb európai állammal szemben a Litván Vasutak, LDz, áruszállítási részlege, az LDz Cargo, ez év első felében 1,2 százalékos növekedést ért el az előző év hasonló időszakához képest, és elérte a 24,9 millió tonnát. Amíg az export forgalom 5,6 százalékkal csökkent, addig az import árú tömege 7 százalékkal nőtt. Az áruszállítás volumenének növekedését





nagy részben a 16,9 százalékos szén és kocsz szállítási növekedése okozta, ami elérte a 10,3 millió tonnát, és az olajszállítás ami 11,5 százalékos bővülést mutat. Júniusban az LDz Cargo 4,8 millió tonnát továbbított, ami 5,8 százalékkal magasabb a tavalyi eredményénél.

A DB AG 2011. évben szeretne tőzsdére menni

A Német Vasutak célja, hogy a régen várt tőzsdére jutása a Mobility Logistic egységének 2011. évben bekövetkezhesen, miután gazdasági teljesítményét a 2009. év előtti szintre hozza. DB el szeretné érni, hogy a felhasznált tőke megtérülése 14 százalékos legyen, és a DB Mobility Logistic adózás előtti jövedelme 7 százalékos legyen.

Kanada

A szövetségi kormány 260 millió dollárt biztosít, hogy megszüntessék a Toronto- Montreal közötti 539 kilométeres fővonalon elhelyezkedő nyolc forgalmi zavart okozó szűk kapacitást. A két éves projekt fő célja, hogy csökkentsék a konfliktust a személy- és tehervonatok között.

Ausztria

Az ÖBB Infrastruktúra Bau, 1,25 millió euró értékben kötvényt bocsátott ki, a nemzetközi pénzpiacra, hogy segítse tőkével a Bécs- Salzburg fővonal felújításának folytatását, valamint egy új vonal építését Innsbruck közelében, és Bécs központ pályaudvarának rekonstrukcióját.

Bulgária

A Bulgár Állam Vasutak, BDZ, 220 darab kocsi, 50 db. villamos motorvonat, valamint 20 db. mozdony beszerzését tervezi 2013. évig, feltételezve, hogy a szükséges pénz biztosítani tudja.

Cseh Köztársaság

A Cseh Vasutak Infrastruktúra Hivatala, SZDC, 150 millió dollár értékben szerződést írt alá, a Skanska-val, Svédország, a Prága - Pilsen vonal 21 kilométeres szakaszának felújítására, a vonal rész 160 km/h sebességre való átépítésére. A munkákat 2012 évre fejezik be.

ben szerződést írt alá, a Skanska-val, Svédország, a Prága - Pilsen vonal 21 kilométeres szakaszának felújítására, a vonal rész 160 km/h sebességre való átépítésére. A munkákat 2012 évre fejezik be.

Németország

A Német Vasutak, további 22 Talent 2 villamos motorvonatot rendelt 100 millió euróért, a Bombardiertől. A nyolc öt kocsi, kilenc négy kocsi, valamint az 5. három kocsi vonatot 2011. évtől Nürnberg környékén fogják üzemeltetni.

A DB AG. 98 Talent 2 vonatot rendelt, a 321 darabra 2007. évben kötött keret megállapodás keretén túl.

A Kombiverkehr, amely intermodál vonatokat üzemeltet szerte Európában, visszautasította a német kormány segítségét, ami a 2008 ősze óta 20-30 százalékos forgalom visszaesés kompenzálására, illetve a helyzettel való megküzdés céljából adott volna. A Kombiverkehr 230 szállítási társaság tulajdonosa, és a DB Mobility Logistic is az övé.

Szerbia

Az Eurofima 40 millió dollár kölcsönöz a Szerb Vasutaknak, ZS, 12 mozdony vásárlására.

A ZS reméli további 15 millió dollár kölcsönt kaphat, kiegészítő berendezések beszerzésére.

Az ÖBB Infrastruktúra tendert ír ki a Koralm alagút építésére

Az Osztrák Szövetségi Vasutak, ÖBB Infrastruktúra, novemberben tender felhívást tett közzé, a Koralm alagút fő szakaszának építésére, amely a Koralm, azaz a Graz-Klagenfurt vonal, középpontjában helyezkedik el. A teljes kivitelezési költség várhatóan 5,1 milliárd euró lesz. A 11 km hosszú teszt alagút építését most fejezték be, a 32,9 kilométeres iker alagút központi részén, és az építkezés jövő év végén folytatódhat.

Az építkezést az alagút Graznál lévő végén végezték, és a nyugati szakaszára jövő évben írnak ki tendert. Az alagút 3,3 milliárd euróba kerül, és befejezését a vonal megnyitására, 2020. évre tervezik.

A körülbelül 130 km hosszú vonal részben építés alatt áll, vagy már elkészült. Az ÖBB Infrastruktúra igazgatója szerint eddig 1,1 milliárd eurót fektettek a vonal építésébe. A 200 km/h sebességre kiépülő vonal megnyitása után a jelenlegi 3 órás eljutási idő a két város között, 1 órára fog csökkenni.

A recesszió ismét felébresztette a félelmet az európai áruszállítás jövője miatt

A hosszú növekedési periódus után sok európai országban az elmúlt hónapokban sokk szerűen érte a vasúti áruszállítást a visszaesés. Az első negyedévben az európai vasutak közössége 36 százalékos visszaesést regisztrált. Németországban az elszállított áru tömege az első két hónapban 26 százalékos esést az előző évhez képest. A Booz és Co májusban felmérésének eredményét grafikusan is ábrázolta, hogy a gazdasági válság, hogyan hat az európai áruszállításra. Több mint 250 áruszállítási ügyfél válaszolt a kérdésekre. Természetesen a gazdasági válság különböző képen hat a gazdaság szereplőire. A grafikonból látható, hogy a logisztikai vállalatok sokkal pozitívabban ítélik meg a közel jövőt, mint a vasúti áruszállítók. Ahogy az áruszállítási igény csökken, úgy elvárják, a szállítás árának csökkenését is. A vasúti ügyfelek kb. a fele szerint a következő évben az árak stagnálni fognak, míg 40 százalékuk öt százalékos csökkenést említene. A legsebezhetőbb a kocsirakomány üzemeltető. A legtöbb kocsirakomány hálózat már a válság kitörése pillanatában veszített megrendeléseiből.

Voltak olyan vélemények is, hogy a visszaesés miatt feleslegessé váló



HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL

kapacitások felszámolása miatt a következő 5 évben a vasutak áruszállítás kapacitás hiánytól fognak szenvedni, ami az áruk más szállítási módokhoz áramlásához vezethet.

Néhány kormány akciót indított annak érdekében, hogy a recesszió ne eredményezze, hosszútávon a belföldi áruszállításban, a vasút részesedésének csökkenését. Az elmúlt hónapban, a svájci kormány 50 millió svájci frank támogatást adott az áruszállítási üzemeltetőknek, hogy meg tudják tartani versenyképességüket. Miközben a svájci kormány támogatását, mind az állami, mind a magán szállítóknak egyaránt biztosította, vannak olyan félelmek, hogy a kormányok csak az állami vállalatokat fogják támogatni, és ezzel feleledne ismét a vasúti áruszállításnál a protekcionizmus.

Az RZD a személyszállításba kíván befektetni

Az Orosz Vasutak, RZD, létre kíván hozni egy új Szövetségi Személyszállítási Társaságot, az FPC-t, 2010-2020 közötti periódusra, amely független leányvállalat lenne, és felelne a távolsági személyszállításért. Kétféle elképzelés van, a mérsékeltebb 257 milliárd rubel, azaz 8,5 milliárd dollár beruházással, míg a merészebb közel ennek a duplájával számol. A legnagyobb tételt ezekből a vasúti jármű állomány megújítása teszi ki. A mérsékeltebb terv 1540 db új kocsit beszerzésével számol a következő három évben, majd 2013-2020. évek között további 4080-at. A merészebb változat szerint 1700, illetve 6900 darab kocsit beszerzését terveznék. Ezeket túlmenően, az RZD 200 db RIC forgalmú kocsit kíván a nemzetközi forgalom számára üzembe állítani 2011-2014. években.

Az RZD tulajdonában lesz a 136 milliárd rubel értékű részvény csomag, ebből egy az FPC tulajdona lesz, amely mint egy független piaci jogi személy funkcionál. Az FPC-t az RZD Szövetségi Személyszállítási

Igazgatóság tulajdona alapján alakítják meg, amely 98000 fős személyzetből, 43 javító bázisból és 12500 kocsiból áll.

Az RZD elnök helyettese kijelentette, olyan üzleti tervet készítettek, olyan leányvállalatot alakítottak, amely stabil pozíciót biztosít a távolsági személyszállítási piacon, és független gazdasági cselekvést területükön belül.

A Bombardier bemutatta alacsony kibocsátású dízel motorvonatát

A Bombardier október hetedikén mutatta be, a svédországi Jönköpingben, Itino dízel motorvonatának alacsony káros anyag kibocsátású változatát az, amely már megfelel az Európai Unióban 2012. évben érvénybe lépő káros anyag kibocsátási szabvány előírásainak, az ún. III b szabályozási lépcsőnek. A katalizátor, amely biztosítja az alacsony kibocsátást, egészen 83 százalékgig képes a káros anyagokat eliminálni, és e mellett 20 százalékos tömeg megtakarítást is biztosít az előző Itino erőátviteli rendszeréhez képest.

Az új rendszer erőforrása egy 560 kW teljesítményű, nyolc hengeres dízelmotor, melyet ellátnak, szelektív katalitikus redukálóval /SCR-vel/, katalitikus konverterrel, amelyet az erőátviteli berendezéshez csatlakoztatnak. Az SCR azáltal csökkenti a motor káros anyag kibocsátását, hogy vízben oldott karbamidot injektál a kipufogó rendszerbe. Ennek a rendszernek a lelke az ellátó modul, ami egy elektronikus szabályzó egységből, /DCU/, és egy karbamid-víz hatóanyagból, Adblue, és egy szivattyúból áll. A DCU rögzíti a motortól kapott adatokat, kibocsátást, és vonat vezérlési rendszer adatait, és kiszámítja mennyi Adblue szükséges.

A 400 V háromfázisú generátort egy erőátviteli egységbe integrálták. Ez a konverterrel együtt biztosítja a teljes segédüzemi berendezés, és



Az Itino Clean dízel motorvonat

a hűtő rendszer energia ellátását. A Bombardier kijelentette, ez csökkenti az üres járási fogyasztást, és feleslegessé teszi a hidrosztatikus olajcirkulálást, ami csökkenti a fenntartandó berendezések számát, és a fenntartásra fordítandó időt.

Négy Itino Clean dízel motorvonatot rendelt a Fahma Vehicle Management, Németország, a Frankfurt – Eberbach – Stuttgart – Odenwald vonalra, és november végén ezek a vonatok üzembe is állnak. Egy svéd üzemeltető pedig 13 db ilyen motorvonatot rendelt, ezek szállítására decemberben kerül sor.

Az SCI négy százalékos évi forgalomművekedést jósolt a vasúti piacon

A német közlekedési piacutató az SCI kijelentette, évi négy százalékos növekedést vár a világ vasúti berendezéseinek eladásában, és a vásárlást követő fenntartásban, a 2009-2014 évek között. Ez a vasúti piac nagyságát a jelenlegi 126 milliárd euróról, 2014. évre 155 milliárdra növeli. Miközben az SCI kijelenti, hogy az áruszállítási igény csökkenése, negatívan hat a mozdonyok és a teherkocsik eladására, - és 2012. évig nem reméli az említett gördülőanyagok eladásának növekedését - a személyszállítással kapcsolatos jármű értékesítések növekedése folytatódik. A vasúti infrastruktúra fejlesztését sok országban a gazdaság élénkítésének eszközeként tartják, ez növeli az erre fordított tőkét.

A teljes tanulmány, The Worldwide



Market for Railway Technology 2009-2014, címmel már kapható. Ez az SCI negyedik vasúti berendezések piacáról szóló átfogó tanulmánya, amelyet 2003. év óta rendszeresen kiadtak. A tanulmányok készítésekor figyelembe veszik a világ urbanizációs folyamatait, a globális kereskedelem trendjét, az alapanyagok hiányának következményeit, valamint a környezetvédelmi szigorítások hatásait, mivel ezek a tényezők mind befolyásolják a vasúti berendezések iránti keresletet.

Az SNCF vonat beszerzési szerződése elérheti a 7 milliárd eurót

Az SNCF (Francia Nemzeti Vasutak), az Astommal szerződést kötött, új tervezésű regionális vonatok szállítására. A regionális járművek száma elérheti az 1000 darabot, szállításukra 2021. évig folyamatosan kerül sor, és értéke elérheti a 7 milliárd eurót. A járművek húsz francia régió vonalain fognak üzemelni, Régiolis név alatt.



A Coradia Polyvalent új motorvonatcsalád

Az Alstom legelőször is 100 db Coradia Polyvalent vonatot szállít az SNCF-nek 800 millió euró értékben 2013-2015 évek között. Az SNCF kijelentette, tervezi megvizsgálni további 35 vonat vásárlását, ami a kezdeti szerződés értékét 1 milliárd euróra növelheti. A Cordia Polyvalent modulrendszerű, állandó mágneses motor hajtja, ami akár mint villamos, akár mint hibrid vontatási rendszer

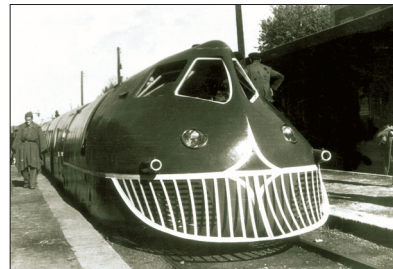
működik. A 160 km/h sebességű változat kétfeszültségű, két-áram rendszerű vonat, (25 kV váltakozó áram, és 1,5 kV egyenáram) franciaországi üzemre készül, de el lehet látni olyan berendezéssel, amely révén Németországban, és Svájcban is üzemelhet, azaz 15 kV váltakozó áramú felsővezetéki rendszer esetében is. Az alacsony padlós vonatot három hosszúságban gyártják, 56 m, 72 m, vagy 110 méter, és akár elővárosi, akár regionális, vagy intercity üzemre alkalmas kivitelben készülhet.

Nyomtávolság váltás

A Spanyol Vasutak ez év első felében technikai fórumot tartott, amelyen bemutatta a nyomtáv váltás fejlesztése terén elért legújabb eredményeit. A fórum - nem véletlenül - egybe esett a világ első nyomtáv váltós motorvonat (Talgo Pendular) 40 éves üzembeállításának évfordulójával. A motorvonat 1969. június elsején állt üzembe Spanyolország és Franciaország között.

Az alatt a 40 év alatt, amióta az első Talgo RD vonat megjelent, kb. 280.000 személyszállító vonat haladt keresztül a nyomtáv váltó berendezéseken, Spanyolországban, egyetlen említésre méltó baleset nélkül. Az elmúlt évek alatt a berendezések, és a technológia is jelentősen megváltozott. Az első két berendezést a francia-spanyol határra telepítették. Azóta azonban kiépült a normál nyomtávolságú nagysebességű hálózat egész Spanyolországon keresztül, ezért a konvencionális, 1668 mm széles, hálózati csatlakozásokhoz, is kellett nyomtáv váltó berendezéseket telepíteni. Jelenleg 10 nyomtávolság váltó berendezés üzemel Spanyolországban.

Amíg a kezdetben csak a személykocsiknál lehetett a váltást végrehajtani, az új nagysebességű normál nyomtávú hálózat megépítése a CAF, és a Talgo vállalatokat arra sarkalta, hogy mind mozdonyok, mind motorvona-



A Talgo RD 40 éve született

tok esetében is lehetővé tegyék, és ez azt jelenti, hogy kétféle berendezést üzemeltetnek, telepítésük attól függ, melyik gyár vonatai milyen üzemben dolgoznak az adott ponton.

Az első TCRS 1 kettős váltó állomást 2003. évben mutatták be, majd 2007. évben ennek TCRS 2 változatát. Azonban egyik sem adott ideális megoldást. 2008. év februárjában állították üzembe a TCRS 3 prototípus berendezését, amely mind a CAF, mind a Talgo változtatható kerékrendszerrel ellátott járművek esetén használható.

Ezzel azonban az infrastruktúra vezetése nem elégedett meg. Olyan Unichanger berendezés kivitelezése, amely bármely az európai nyomtáv váltós rendszerrel ellátott vonatonál, a vonat megállása nélkül képes legyen nyomtávot váltani.

A CN mozdonyokat vásárol az EMD és a GE vállalatoktól

A CA, a Kanada Nemzeti Vasút felrendelheti az észak amerikai megrendelés hiányával küszködő mozdony ipart mivel bejelentette, 70 darab



Az EMD SD 70 M-2S dízelmozdonya



HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL

nagy teljesítményű mozdonyt kíván beszerezni a GM és a EMD gyáratól. A CN a következő év negyedik negyedében, a GE-től, 35 db ES 44 DC mozdony szállítását várja, míg az EMD 2011. évben 35 db SD 70 M-2S mozdonyt szállíthat.

Mind a két mozdony típus teljesítménye 3,2 MW, és rádió távirányítású lesz, mely lehetővé teszi a vonat elején lévő mozdony mozdonyvezetőjének, a vonatba bárhova besorolt többi mozdony vezérlését. A mozdonyokat a CN gördülő állománya felújítási tervének keretében rendelték meg, és az új járművek 15-20 százalékkal kedvezőbb energia felhasználást biztosítanak.

Az SBB és a Trenitalia felszámolja a Cisalpínót

A Svájc Szövetségi Vasutak, SBB, és az olasz Trenitalia bejelentette szándékát, hogy megszüntetik a Cisalpino-val partneri kapcsolatukat. A Cisalpino eddig Svájc és Olaszország közötti nemzetközi forgalom üzemeltetője volt. A két vasút 50-50 százalékos részesedéssel 1993. évben közösen alapították ezt a vállalatot, de úgy találták, növekvő nehézségekbe ütközik az üzem szabványoknak megfelelő fenntartása, és pontosságának biztosítása, megállapodásuk keretei között.

A Cisalpino december 13.-án szünetelt be működését, amikor az SBB és a Trenitalia függetlenül egymástól megkezdte üzemeltetési feladatait, mindegyik vasút felelős lesz a vonatok határig történő továbbításáért. A Cisalpino személyzetének a fele az SBB-hez, míg a másik része a Trenitaliahoz kerül.

A Cisalpino eredeti járműállományából a kilenc db, kilenc kocsis ETR 470 Pendolino ívbe bebillenő vonatból 5 db a Trenitaliahoz, míg négy az SBB-hez kerül. A Cisalpino új járműveit a 14 db ETR 610 Pendolino vonatokat egyenlő mértékben osztja meg maguk között a két vasút.

A CD Cargo ismét nyereséges

A Cseh vasutak, CD, áruszállítási leányvállalata, a CD Cargo, a nyereségesség határát elérte, miután a harmadik negyedévben az adózás előtti eredménye 6 millió korona, miközben az év első felében 371 millió hiánnyal zárt. Az elszállított áru mennyisége 17,6 millió tonna volt a harmadik negyedévben, 14 százalékkal nagyobb a második negyedévben elértnél, és bevételei 3,4 milliárd koronára rúgtak.

A CD Cargo úgy nyilatkozott, hogy ezek az adatok a piac feléledését mutatják egyértelműen. Az óvatos optimizmus ellenére, a CD Cargo bevételei 23 százalékkal nőttek, 10,3 milliárd koronára január, és szeptember között, összehasonlításként 2008. év azonos időszakában az elszállított árumennyiség 26,8 százalékkal esett, 48 millió tonnára. A társaság reméli, hogy a negyedik negyedévben is nyereségesek maradnak, de ennek ellenére a teljes évet vizsgálva, várhatóan 350 millió korona veszteséggel kell számolni.

Átveszik a Berlin Brandenburg üzemeltetését

A DB Regio és a Kelet Német Vasutak, Odeg, megosztva veszik át a Berlin – Brandenburg Transport Association (VBB) üzemeltetési jogát 2011. évtől, mivel a tender dokumentum kikötötte, hogy egy üzemeltető nem nyerheti meg a felajánlott útvonalakat egyedül. A VBB reméli, évente 55 millió eurót takaríthat meg az új szerződés révén, amely 16 útvonalat foglal magába, és ez eddig Németországban a legnagyobb tömegközlekedési tender kiírás volt.

Az Odeg, - amely egy közös vállalata a Hamburger Hochbahn, a Benex leányvállalata, és az Arrivanak, - üzemelteti a Stendal – Rathenow – Cottbus, és a Wismar – Wittenberge – Ludwigsfelde regionális expressz

útvonalakat, és ehhez új emeletes villamos motorvonatokat szerez be a svájci Stadler-től.

A DB, a Bombardier Talent 2 villamos motorvonatokat üzemeltet három vagy öt részes vonatként, az összes vonalán, amelybe beletartozik az új Berlin főpályaudvar – BBI repülőtér üze is, kivéve a Magdeburg – Frankfurt / Oder vonalat, ahol felújított emeletes kocsikat és villamos mozdonyokat alkalmaz.

Az Európai Beruházási Bank segíti Párizs könnyű vasúti vonathálózata bővítését

Az Európai Beruházási Bank helyettes elnöke, valamint Párizs polgármester helyettese, 500 millió eurós megállapodást írtak alá, melynek alapján Párizs keleti részén a T3 vonal meghosszabbítását a bank finanszírozza. A 14,5 kilométeres új vonal átadását 2012. évre tervezik. Az új szakasz 26 állomással rendelkezik, beleértve a földalatti vonalhálózathoz, RER, való csatlakozás kiépítését is.

Nagy Britannia 2 milliárd fontot fordít villamosításra

A brit és a skót kormány egymástól függetlenül két tervet készített a következő nyolc évben elvégzendő villamosítási munkákról, melyek több mint 2 milliárd font befektetést igényelnek a három fő projekt végrehajtásához. Az első projekt a nyugati fővonal villamosítását tartalmazza, Londontól Bristolig, Cardiffig és Swanseaig. A villamosítással egy időben a vonalakat ellátnak az ERTMS forgalomirányító berendezéssel. A másik villamosításra kijelölt vonal a Manchester Victoria – Liverpool. Mindegyik új villamosításra kerülő vonalon az állomásokat, a biztosítóberendezéseket, és legfőképpen a gördülőállományt megújítják a kedvezőbb eljutási idők biztosítása érdekében.



A Skót program az Edinburgh - Glasgow vonal villamosítását tartalmazza.

Az SNCF forgalma 4 százalékkal csökkent

A Francia Nemzeti Vasutak, SNCF, 2009. év első hat hónapjában 4 százalékos forgalom csökkenést szenvedett el, bevétele, 12 milliárd euróra csökkent. A legnagyobb bevétel kiesést a Geodis áru és logisztikai divíziója regisztrálta, 15,6 százalékosat, a 2008 évi 4 milliárd euróról 3,46 milliárd euróra csökkent árbevétele. Ugyanakkor az SNCF infrastruktúra és mérnöki karja 2,6 százalékos növekedést jelzett bevételeinél, mivel bővültek a beruházások, miközben a regionális, és helyi üzletek 2,3 százalékkal 70 millió euróval lettek nagyobbak, köszönhetően a TER és a Transilien vonalak forgalom bővülésének.

Az SNCF Inercyt forgalma 1,7 százalékkal csökkent, a válság hatásaként. Az Eurostar forgalma is zsugorodott köszönhetően az angol font leértékelődésének.

Svájc új vasúti járműveket vásárol

A svájciak utaznak a legsűrűbben vonattal, a többi európai polgárhoz viszonyítva, amit jól tükröz a hatékony vasúti hálózatuk. Az SBB folyamatosan fejleszti szolgáltatásait, hogy minél több utast vonzzon a vasútra. Pozitív szemléletét jól jellemzi, hogy 2008. évben Ausztriával közösen lebonyolított labdarúgó bajnokság négy hete alatt 4700 menetrenden felüli vonatot indított a szurkolók számára, és így kb. 2 millió többlet utast szállított el. Gazdaságilag már nem volt ilyen eredményes, 2 millió SFr veszteséget szenvedett el.

Átfogóan, az SBB eredményei jók, annak ellenére, hogy az állandóan növekvő forgalmú hálózat fenntartása többlet költséget okoz. 2008. év

első felében a társaság bevételei 13,4 százalékos növekedést mutattak, miután 5,8 százalékkal több utazást bonyolítottak le.

Az üzlet megkívánja a további növekedést, és ennek megfelelően az SBB ambiciózus programot indított útjára, a járműállomány modernizálására. Új vonatok beszerzésére, 2030. évig 20 milliárd svájci frankot kíván fordítani.

Az elmúlt év augusztusában az SBB elnöksége jóváhagyta történelmük legnagyobb vonatrendelését, 2,3 milliárd svájci frank értékben. A tendert 2009. év tavaszán hirdetik meg, azzal az elképzeléssel, hogy az első vonatok leszállítására 2013. évben sor kerül. A cél 200 db emeletes villamos motorvonat beszerzése, távolsági üzemre, és további 50 db vonat vásárlására adott opcióval. A vonatok 100, és 200 méter hosszú vonat egységből kell, hogy álljanak. Maximális sebességük 200 km/h, de legyen lehetőség a sebesség 250 km/h-ra emelésére. Az új vonatok, részben a növekvő igények kielégítésére, részben az öreg vonatok lecserélésére szolgál, melyek közül számos eléri a 40 éves kort.

Az SBB elnöksége ezen felül 418 millió svájci frankot hagyott jóvá, további regionális vonatok beszerzésére, Romandie, Ticino, és Bazel térségek kiszolgálására.

Az SBB 32 db Flirt vonatot rendelt a Stadlertől, mivel ebből a típusból már 74 db vonat üzemel vonalaikon, és nagyon népszerűek az utazókörzség körében. Az új vonatok első darabjai 2010. évben állnak üzembe.

Az SBB nem hagyatkozik kizárólag az új beszerzésekre, mivel most indult el az 500 millió euró értékű, ún. Domino projekt, ami keretében 120 db három kocsis regionális vonat felújítását, modernizációját végzik el. Ezek a vonatok, csak 20 évesek, és elég jó állapotban vannak, de ma már nem felelnek meg az utasok elvárásainak. A munkálatok nagyobb részét maga az SBB végzi el, de a vonatok közbezárt kocsiját alacsony padlójú, Inova típusú kocsikra cserélik, melyeket a Bom-

bardier szállít. A Domino programmal 2012. évre szeretnék végezni.

A Dominó program az új egységek árának kétharmadába kerül, jelentette ki az SBB elnöke.

Az SBB először vett részt az InnoTrans kiállításon, mint egy mérnöki szerződő fél. Itt mi meg tudjuk mutatni, mire vagyunk képesek és nem szabad ezt eltitkolni, jelentette ki az SBB elnöke. Az SBB számos területen igen értékes tapasztalatokkal rendelkezik, amelyet szeretne értékesíteni, üzletet csinálni belőle. Példája lehet ennek, hogy Európában először alkalmazták az ETCS L2-öt az Európai Vonat Irányítási Rendszer 2. szintjét. Ezen felül a vonatok felújításában, nagyjavításába szerzett szakértelmüket, járművek tesztelésében és a szükséges engedélyek megszerzésében valamint saját klíma terméket szeretnék áruba bocsátani.

(Az IRJ 2009. számaiból fordította Almási Miklósné)

Az Alstom a leginnovatívabb járműgyártó

A Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) szakemberei az idén, az Alstom Transportnak ítelték oda a „Leginnovatívabb műszaki megoldás” díjat.

Az UITP díja a műszaki hatékonyság, megbízhatóság, környezet- és városképvédelem terén is hozzáadott értéket megjeleníteni képes műszaki megoldásokat ismeri el.

Az Alstom esetében a szövetség azt díjazta, hogy az útfelületbe integrált áramellátó rendszerrel, a gyártó CITADIS villamosai a felsővezeték használatával nélkül, az áramot egy útfelületbe integrált, ún. harmadik sínről felvéve üzemelhetnek, javítva ezzel a városképet. *(Fotókat lásd a www.vasutgepeszet.hu oldalon.)*

Dubai városa az Alstom innovatív áramellátó rendszerét választotta a világon egyedüli, teljes hosszában felsővezeték nélkül üzemelő villamos hálózatának kiépítéséhez.