

A X. korridor forgalmának közös irányítása

A szlovén, a horvát és a szerb közlekedési miniszterek július 30-án nyilatkozatot írtak alá, melynek alapján közös társaságot hoznak létre októberben, a Pan Európa X. korridor áruszállításának irányítására. Céljuk, a jelenleginél sokkal versenyképebb áruszállítást hozzanak létre Közép-Európa és Törökország között, az Isztambul–Ljubljana tranzitidő jelentős csökkentésével, a határátmeneti eljárások időigényének mérséklésével. Amennyiben a jelenlegi eljutási időt, ami kb. 60 óra, 35-40-re mérsékeljük, országaink évenként 50 millió eurót takarítanak meg, a szerb infrastruktúra igazgatója szerint.

A fő feladata a társaságnak a forgalom szervezése, és nem a nyereség elérése. A központi hivatal Ljubljánában lesz, mivel egyedül Szlovénia EU tag. A következő találkozást szeptemberben, Isztambulban tartják, és felajánlják Bulgáriának, Törökországnak és Macedóniának a társasághoz csatlakozás lehetőségét.

A Siemens közös vállalatot alakít Oroszországban

Siemens közös vállalatot alakít a Desiro szállítására, és rendező pályaudvarok felújítására

A Siemens közös vállalatot alakít, 240 villamos motorvonat Oroszország részére történő szállítására, valamint 22 rendező pályaudvar modernizálására, *Angela Merkel* és *Dimitri Medvegy* Jekaterinburgban 2010. július 15-én megtartott megbeszélésük során létrejött megegyezés alapján.

A megállapodást *Peter Löscher*, a Siemens elnöke, valamint az RZD elnöke *Vladimir Yakunin* írta alá. Feljegyzést is készítettek, szél turbina technológia átadásáról, valamint egy energiahatékonysági kutatóközpont létesítésére vonatkozóan. A teljes értéke az említetteknek néhány milliárd euró.

Siemens és az RZD leányvállalata, az Aeroexpress közösen gyártanak és üzemeltetnek 1200 db Lastochka

Desiro RUS villamos motorvonatot Oroszországban, nagyobb városok elővárosi forgalmában. Hamarosan eldöntik a további motorvonatok gyártási helyét, és a várakozásoknak megfelelően a szerződést 2011 tavaszán írják alá, a szállítások 2012-öt követően 10 éven keresztül történének. A vonatok azon a Desiro típuson alapulnak, melyeket a Siemens Németországból szállít a 2014-ben, Szocsiban megrendezésre kerülő téli olimpia helyszínére. Az erre vonatkozó szerződést 2009-ben írták alá.

A Siemens és az RZD közös vállalata, valamint az orosz vasúti kutatóintézet, 22 db rendező pályaudvart fog felújítani, korszerűsíteni, 34 db gurítódombbal 2026-ig. A helyi részvétel a munkálatokban 80 százalékos lesz.

Nikkel-kadmium akkumulátor sikeres próbája a kétrendszerű villamos-vonat járművön

Németországban a kezdeti sikeres próba után, második fázisához érkeztek a nikkel-kadmium akkumulátorral a kísérletek Karlsruheban, villamos-vonat szerelvényen. Az üzemeltető Stadtbahn Karlsruhe megfigyeli a megbízhatóságát, teljesítményét, és a teljes költségét a Saft Matrics MRX 200 akkumulátornak, amely az áramellátását biztosítja a villamos-vonatnak azon a kb. 250 méter hosszú útvonalon, amikor a tápfeszültséget 750 V egyenáramról mozgás közben átkapcsolják 15 kV $16\frac{2}{3}$ periódusú váltakozó áramra.

A villamosok általában ólom-sav akkumulátort használnak, de a nikkel-



A kétféltű Karlsruhei villamos a nagyvasúton

kadmium nagyobb kapacitást biztosít, azonos helyigény mellett, és nem hibásodik meg alacsony töltöttségnél, vagy szélsőséges hőmérsékletnél. Az akkumulátor élettartamát jobban meg lehet előre határozni, ami elérheti a 15 évet is, a hirtelen halál veszélye nélkül. A Ni-Cd akkumulátor kezdeti nagyobb költségét el lehet fogadni, mivel alacsonyabb üzemeltetési és fenntartási költségei 12 év alatt megtérülnek.

Az akkumulátort 200 Amperóra névleges értéknél kezdték tesztelni, alacsonyabb kapacitással, mint a 230 Amperórás ólom-savas akkumulátort, amit viszont ellensúlyoz az a tulajdonsága, hogy nagyobb áramot adnak le, különösen alacsony hőmérsékleten. A vonali próbák során nagyon jól vizsgázott a Ni-Cd akkumulátor, nem volt probléma, – vagy ami még ennél is fontosabb – üzemképtelenség.

Negaw bemutatta átalakított tolatómozdonyát

A lengyel Negaw bemutatta a 15 D tolatómozdonyt, melyet a Szovjetunió által gyártott TEM 2-ből alakítottak ki, és amely Lengyelországban SM 48 típusként ismeretes. Megtartották a főkeretet, forgóvázakat, vontató motorokat, de új 1,5 MW teljesítményű Caterpillar dízelmozdort építettek be új generátorral, amely gazdaságosabb és nagyobb teljesítményű az eredetinel. A mozdonyszekrény, és a vezetőfülke is új. A TEM 2 három tengelyű forgóváza azt jelenti, hogy a normál nyomtávrról a szélesre való átállásnál egy viszonylagosan egyszerű kerékcserével meg lehet oldani. A vonali próbákat Sziléziától Ukrajnáig tervezik lebonyolítani.

USA: bemutatták a kísérleti akkumulátoros mozdonyt

Az Egyesült Államokbeli Norfolk Southern bemutatta kísérleti, 1500 lóerős akkumulátoros tolatómozdonyt a Pennsylvania állam Altoona városában lévő Juniata gyártelepén. Az akkumulátoros mozdony egy EMD GP 38 dízelmozdonyon alapul,



NS 99 akkumulátoros mozdony

de nincs rajta dízelmotor, helyette egy 1080 amperórás ólom-savas 12 V cellafeszültségű akkumulátor. Töltéséhez a mozdonyt külső töltőegységre csatlakoztatják. Egy feltöltéssel a mozdony három műszakot tud végig dolgozni.

Az NS 999 jelű kísérleti mozdony fejlesztésében, az energiahivatal, a vasúti kutatóintézet, a pennsylvaniai állami egyetem vett rész, és ehhez a szövetségi állam 1,3 millió dollárt biztosított. A közlekedési szektor jelenleg az USA káros anyag kibocsátásának harmadáért felelős, jelentette ki az US közlekedésért felelős államtitkár, a mozdony bemutatása alkalmából. Majd kijelentette, változásra van szükség.

Megváltozott a magyar vasúti koncepció

Magyarország most megválasztott kormánya az ország vasúti politikájában nagy változásokat ígért, beleértve a nagy infrastruktúra beruházások felülvizsgálatát, a MÁV vezetésének átszervezését, és az előző kormány alatt bezárt mellékvonalak megnyitását. A Nemzeti Fejlesztési miniszter, *Fellegi Tamás*, megígérte az állami tulajdonú közlekedési társaság vezetőinek széleskörű lecserélését, de arról nem esett szó, hogy ez hogy érinti a MÁV-ot.

A mellékvonalak bezárási politikáját megfordítják. *Fellegi* kijelentette a vonalak életképességét, nem lehet megítélni kizárólag az üzemeltetési bevételből, és az első vonal, amit megnyitottak július negyedikén, az a Székesfehérvár–Komárom.

Végül, minden közlekedési ágnál a

legnagyobb beruházásokat felülvizsgálják abból a célból, hogy a pénzügyi forrásokat a legfontosabb, prioritást élvező projektek nyerhessék el.

A DB osztalékából hozzájárul a német megszorító program megvalósításához

A német szövetségi kormány, jelentős részét elvonja a Német Vasutak profitjának a következő évtől kezdve, az ország megszorító intézkedéseinek részeként, amelyet júniusban hagytak jóvá.

A DB évente kb. 500 millió eurót fizet a kormánynak 2011. évtől kezdve 2014. évig, azzal az elhatározással összhangban, hogy 2016. évre a GDP 36 százalékára csökkentik le az ország államadósságát.

A Tagesspiegel lapnak adott interjújában a DB elnöke, *Rüdiger Grube* kifejtette véleményét, miszerint az osztaléknak a vasúti beruházásokat kellene fedeznie. A közlekedési miniszter, megígérte, hogy a kormány a vasút fejlesztéséhez adott kormányzati hozzájárulás jelenlegi szintjét, az elkövetkező években is tartja.

Az Norfolk Southern növelni kívánja hálózatának sebességét

A GE Transportation, és a Norfolk Southern (NS), technológiai fejlesztésekkel 10-20 százalékkal kívánja növelni hálózatán a sebességet. A GE RailEdge Movement Planner rendszere integrálja a vasúti logisztikát a forgalomellenőrzési rendszerekkel, tervezi a vágányfoglaltságot a vonat menetrendje alapján. Aztán ezt az adatot használják fel egy optimalizált terv elkészítéséhez, amely a GE állítása szerint lehetővé teszi a vonatok gyorsabb és sokkal hatékonyabb közlekedését, növelve a vasút kapacitását, és megbízhatóságát, csökkentve a költségeket. Azt követően, hogy a legelső program Georgia 322 km hosszú vonalszakaszán sikeres volt, NS azt tervezi, hogy a rendszert 2012. évig a teljes hálózatára kiterjeszti. A GE Rail Edge támogatja az útvonalak

átbocsátó képességének bővülését és a sebesség emelését, egészen az egyes vonatokig. Ennek segítségével a napi 2500 vonat közlekedését lehet biztosítani egy a hozzánk hasonló nagyságú hálózaton, azaz 34 000 kilométeren, a rendszer adta hatékonyság növelése révén, jelentette ki az NS elnöke.

Az Eurotunnel brit áruszállítót vásárolt

Az Eurotunnel ismét bővítette áruszállítási üzletágát, miután megvásárolta Anglia harmadik legnagyobb üzemeltetőjét a First GBR-t 31 millió fontért. Ezt megelőzte a Veolia Cargo francia üzemeltető megvásárlása az elmúlt évben, amely az Eurotunnel számára 3 százalékos részesedést biztosít a francia áruforgalomból. Az Eurotunnel elnöke kijelentette, a GBRf megvásárlása hasonló nagyságú részesedést biztosít a brit piacból. Ahogy a Veolia Cargo, úgy a GBRf is bejegyzésre kerül az Eurotunnelnek az Europort 2 leányvállalatába, amely az ügyfeleknek átfogó, csatornát keresztező áruszállítást biztosít. A GBRf az első szerződését 2000 áprilisában nyerte el, és az utolsó tíz évben folyamatosan nőtt, és így vált nyereséges üzletté, mely 300 alkalmazottat foglalkoztat, és az elmúlt évben bevétele 56 millió euró volt.

A DB Regio tender felhívást tett közzé 400 villamos motorvonat szállítására

A DB Regio 400 db, 160 km/h sebességű villamos motorvonat 2011 áprilisa, és 2018 decembere közötti szállítására tett közé tender felhívást európai regionális üzemre. A villamos motorvonatok üléshelyeinek száma 95-350 között kell legyen. Konzorciумok is elnyerhetik a megrendelést.

A Voith és a MAN dízelmotort ajánl

Egy új V8 dízelmotort fejlesztett ki a Voith Turbo, és a MAN. A következő évben hozza nyilvánosságra vasúti alkalmazását. *Stephan Bartosch*, elnök-helyettes, kijelentette, a motor

fejlesztésénél ösztönzőleg hatott az új készülékben lévő európai káros anyag kibocsátási szabvány, mely csökkenti a megengedhető mértéket, és a kisebb motorok iránti igény növekedése tekintetében kívántuk megelőzni a kínálatot. 500 kW kimenő teljesítményt értünk el, és maximálisan 2750 Nm forgatónyomatékokat. A 880 mm hosszú egység alkalmas az új dízel motorvonatok hajtására ugyanúgy, mint a remotorizációs projektekhez, vagy vasúti járművek felújításához. A motorok próbái folyamatban vannak.

ČD kötvényt bocsát ki új vonatok beszerzéséhez

A Cseh Vasutak felügyelő bizottsága jóváhagyott egy beruházási kötvényt a 300 millió értékű terv finanszírozásához. ČD a pénzt vonatainak felújítására fordítaná, és egy 16 milliárd cseh korona értékű tendert akar kiírni ez év végén.

A HXd1 dupla mozdony Kína 20 000 tonnás szénvonataihoz

Kína gazdasági fejlődésének következménye, energia igényének rohamos növekedése. Ez vezetett a szén szállítási igény robbanásszerű emelkedéséhez. Az ország nagy bánya vidéke Mongólia határán van, és innen kell a szenet a keleti parton szétosztani. Erre egyedül a vasút képes, de az is nyilvánvalóvá vált, hogy az igények kielégítése, csak nagyobb terhelésű vonatokkal lehet, melyeket nagyobb teljesítményű mozdonyok továbbítanak. A cél a vonattömegének megnégyszerezése volt. Kína kulcsfontosságú technológiai fejlesztéseket hajt végre vasútján, melyet a kormány messzemenően támogat.



A HXd1 kétszekciós kínai villamos mozdony

A kínai piac megtartásának egyetlen útja a Kínai partnerrel történő kooperációs gyártás. Ez az, amiért a Siemens kooperációs megegyezést kötött a tervezés, gyártástechnológia, és a legfontosabb fődarabok közös előállítására, a HXd1 sorozatú mozdonyok esetében.

A HXd1 mozdonyok most kezdtek meg üzemüket Datong és Qinhuangdao városok között, mely az egyik legfontosabb szénzállítási útvonal. A vonal 25 kV váltakozó árammal villamosított.

Ahogy ez Kínában szokásos, a nagyteljesítményű mozdony dupla egységből áll, a HXd1 tengelyelrendezése, Bo'Bo'+Bo'Bo'. Teoretikusan mindegyik fél mozdony önállóan is tud üzemelni. A mozdony 23 tonna tengelyterhelésű, de ezt ballasztokkal 25 tonnára lehet növelni. Állandó vonóereje 530 kN, visszatápláló fékkel is rendelkezik, és végsebessége 120 km/h. Minden összetevőjét úgy alakították ki, hogy szénporos levegő esetén is üzembiztosan működjön. A 180 darabos sorozat 2008 évben lett komplett, és azóta szállítják a 20 000 tonnás vonatok, két dupla mozdonyon, naponta több mint 25 vonatot.

A Trenitalia a Bombardier Transportation és az AnsaldoBreda közös ajánlatát választotta ki 50 nagysebességű vonat szállítására

A Trenitalia, Olaszország igazgató tanácsa augusztus 5-én hagyta jóvá a megrendelést, melynek értelmében 300 nap elteltével a prototípusnak el kell készülnie, és a sorozat 2013-ban áll üzembe. Ajánlatuk technikailag jobb volt, mint a rivális Alstomé, és a közös pályázat 4,2 millió euróval olcsóbb volt a nyolc kocsis motorvonatra, vagyis 30,8 millió eurós ajánlatot tettek vonatonként az Alstom 35 millió árával szemben.

Egy jó verseny zárult ezzel a megrendeléssel, mindegyik versenyző magas színvonalú játéka mellett, melyet a kormány messzemenően támogat.



A Zefiro képen látható változatához hasonló lesz a Trenitalia nagysebességű vonata

lentette ki az Olasz Vasutak elnöke, aki az elmúlt években sok kritikát kapott a leszállított járművek nem megfelelő minősége miatt. Kijelentette, jelentős mérföldkövet jelent ez a megrendelés. Megmutatkozott, hogy számos lehetőség van vonatok beszerzésére, el lehet menni a kereskedőhöz, és látatlanban venni, vagy, ahogy most tettük, szigorúan a fejlesztést támogatva kell kiválasztani a járművet.

A Bombardier Zefiro vonatából indulnak ki az új jármű tervezésénél, melyet Kínának szállítottak, de ezt az Európai TSI rendszeréhez adaptálják, 200 méter hosszú, nem tagolt vonat, szétosztott vonatási berendezésekkel, mely 400 km/h legnagyobb sebességre alkalmas, bár az üzemi sebességet 360 km/h-ban maximálják. 600 utas befogadását teszi lehetővé.

A Knorr-Bremse biztosította kínai szerződéseit

A Knorr-Bremse tovább növelte jelenlétét Kínában, miután 220 millió értékű szerződést írt alá. A kínai partnerrel kooperálva 1120 darab kocsit látnak el fékberendezésekkel és ajtóműködtetéssel, a Zefiro-Kína nagysebességű vonatokon, melyeket a Bombardier Sifang Transportation gyártott. Knorr Bremse ezeken kívül forgóváz berendezéseket szerel fel 1920 nagysebességű vonat kocsijára, melyeket a Sifang mozdony gyár állít elő. A szerződés szerinti szállítások ez évben elkezdődnek, befejezése 2014. évben lesz.

Szlovák jármű beszerzések

A Szlovák Vasutak (ŽSSK) 615,3 millió eurót fektet be mozdony és

kocsi beszerzésbe a következő években. Az üzemeltető 26,2 millió eurót költ négy projektére ebben az évben, valamint 12 már elkezdett beruházási program megvalósítására.

Miskolci villamos beszerzés

A magyar beszerzési bizottság megemmesítette a győztes AnsaldoBreda szerződését, melynek alapján 31 db villamost szállított volna Miskolc villamos vonalhálózatára, a késedelmes szállítás miatt. A második helyezést elért CAF pályázatát is érvénytelennek minősítették. A következő hónapokban új tenderfelhívást tesznek köze.

A Stadler ünnepel

A Stadler az első Dosto emeletes vonat elkészültét ünnepelte, melyet Zürich elővárosi hálózatára gyártott. A vonat 21 hónappal azután gördült ki a gyártelepről, hogy az 1 milliárd svájci frank értékű szerződést aláírták a Svájc Szövetségi Vasutakkal (SBB) 50 Dosto vonat szállítására. Eközben a vállalat két új gyártelepet nyitott meg, Alterheinben, és Oberwinterturban, hogy emeletes elővárosi vonatokat állítsanak elő, az elmúlt évben kapott csúcs mennyiségű megrendelést követően.

Sapsan elérte Nizsnj Novgorodot

A Sapsan üzemét ünnepélyes ceremóniával július 30-án kiterjesztették Moszkva és Nizsnj Novgorod között. Ez a város, melynek népessége 1 millió ember, nagysebességű, megbízható, kényelmes vasúti közlekedéssel lesz összekötve Moszkvával és Szentpétervárral, jelentette ki az RZD elnöke, *Vladimir Yakunin* a város Moszkva nevű állomásán.

A Sapsan üzem több mint 880 000 utast szállított júniusig az elmúlt év decemberében átadott Moszkva–Szentpétervár közötti vasútvonalon, 86 százalékos kihasználtság mellett.

A Sapsan minden új és haladó dolgok szimbólumává vált, jelentette *Yakunin*, és nem csak a hazai vasúti



A Siemens oroszországi Sapsan nagysebességű vonata

közlekedés arculatának megváltozását jelenti. A Sapsan országunknak, a fejlesztések előrelátó megközelítését is mutatja, technológia terén elért jelentős áttörést.

A munkálatok 2006. évben kezdődtek, Moszkva–Nizsnj Novgorod közötti 460 kilométeren, az infrastruktúra modernizálásával, alkalmassá téve a Siemens gyártotta Velaro RUS vonatok közlekedésére. Ez magában foglalta 54 peron felújítását, 139 km felsővezeték megújítását, és a vonal 331 kilométerének bekerítését. A motorvonatokat 250 km/h sebességre tervezték, de a Nizsnj Novgorod útvonalon az átlagsebesség 160 km/h, mivel a meglévő infrastruktúrán közlekednek.

A nyolc Sapsan motorvonat közül négy mind 25 kV váltakozó áramú, mind 3 kV egyenáramú rendszer alatt tud üzemelni. A naponta közlekedő vonat Szentpétervárról 15 órakor indul, Moszkvába érkezik 19:20 perckor, és Nizsnj Novgorodra 23:25-kor. Visszaútban 15:05 perckor indul a vonat és 23:24 Szentpétervári érkezésének ideje.

A végső tendert kiírták az LGV Bretagne építésére

A Francia Vasutak Infrastruktúra részlege, az RFF közzé tette a végső tender dokumentumait a három ki-

választott pályázó részére Bretagne–Pays de la Loire vonal, Le Mans és Rennes közötti szakaszának építésére. A három konzorciumnak október közepéig kell leadnia a legkedvezőbb végső ajánlatukat, melynek elbírálását az RFF ez év végére tervezi.

A javasolt PPP beruházás keretében a győztes pályázónak kell az új vonal megépítését és a koncesszió időtartamig annak karbantartását végeznie, míg az RFF lesz felelős a beruházás pénzügyi csomagjának létrehozásáért, és a vonal megnyitásától a forgalom lebonyolításáért.

A projekt 214 kilométer új vonal építését tartalmazza, melyből 182 km nagysebességű. Az új vonal Connerre csomóponttól indul, ahol a LGV Atlantique halad keresztül, 20 kilométerre keletre, Le Manstól, Rennesig, és csatlakozik a meglévő Nantesbe vezető vonalhoz. A vonal üzembe helyezésével a Párizs–Rennes között az eljutási idő 37 perccel megrövidül, 1 óra 26 percre, míg a Párizs Nantes között 1 óra 52 perc lesz.

Az RFF elnöke, *Hubert du Mesnil* kijelentette, ez az új vonal egy lépés a kormány által 2020. évig meghirdetett 2000 kilométer új vonal létrehozásának megvalósításához.

Néhány nappal később a Tours–Bordeaux vonal építésére koncessziós megállapodást írtak alá, bizonyítva,



Az ICE 3 Angliába megy

hogy a PPP program a tervek szerint halad. Az RFF tanulmányokat folytat azzal a határozott elhivatottsággal, hogy a hálózat fejlesztését, modernizációját végre kell hajtania.

Ebben az évben a Német Vasutak ICE 3 vonata fut Angliában

A Német Vasutak elnöke, *Rüdiger Grube* úr, július 28-án a vasút első félévi értékelésén bejelentette, idén ősszel egy ICE 3 vonatot küldenek tesztfutás céljából, az angol csatorna alatti alagútba, esetleges londoni üzem biztosítása érdekében.

Grube bejelentette, tárgyal az SNCF vezetőivel, hogy útra bocsássák Frankfurtból Lyonba, és Marseille-be közlekedő személyszállító vonatokat 2012-ben. Ez év második felére svájci-német vasúti csúcstalálkozót kíván létrehozni, a július 9-i memorandum részleteinek megbeszélésére, az SBB-vel közös határátmeneti forgalom bővítése ügyében.

A DB egy idő óta érdeklődik a Londonba irányuló nemzetközi személyszállítás iránt. Az ICE 3 motorvonat a csatorna alatti alagútban személyszállító vonatokat nem továbbíthat, mivel a jelenleg érvényes előírásoknak nem felel meg, míg a négyfeszültségű 407 sorozatú, Velaro D motorvonat, melyet a Siemens Krefeld-i üzemében áprilisban mutattak be, speciálisan

nemzetközi forgalomra fejlesztettek ki, és kiegészítő tűzbiztonsági eszközöket is tartalmaz.

Ez év elején, a kormányközi bizottság közleményt adott ki, miután áttekintette a csatorna alagút biztonságát, és javasolta a nem megosztható motorvonatok engedélyezését, de a vonatok a jelenlegi 375 méteres minimális hosszánál legyenek rövidebbek, valamint a gördülőállománynál a tűzbiztonsági megoldásoknál, ne a jelenlegi csatorna alagút üzemére vonatkozó előírásokat tartsák be, hanem a nemzetközi üzemeltetésre vonatkozó európai technikai előírásokat.

Negyedik megrendelés a CRH I nagysebességű vonatra

Kína Vasúti Minisztériuma további 40 db CRH 1 Zefiro nagysebességű vonatot rendelt a Bombardier Sifang Transportation közös vállalatától 5,2 milliárd yuan értékben, július 16-án.



A CRH1 Zefiro nagysebességű vonat

A nyolc kocsis vonat 250 km/h maximális sebességű, 604 utas befogadására alkalmas, rendelkezik egy VIP kocsival is első osztályú elhelyezéssel. A vonatok leszállítását szeptemberben kezdik meg és 2011 májusáig tart. Ezzel a rendeléssel 1280 CRH 1 vonat megrendelésére került már sor.

Kérdéssé vált a vietnámi nagysebességű terv

Az a terv mely 56 milliárd dollárért észak-déli irányú nagysebességű vonal építését tartalmazta, kérdéssé vált, miután az országgyűlés visszautasította, először a kommunista rendszer fennállása óta fordult elő, hogy a kormány előterjesztését nem szavazták meg.

Az 1570 kilométeres vonal építése Hanoiból Hoshi Minh városig 2014 évben kezdődött volna meg, és 2035. évben fejeződött volna be. A júniusi szavazáskor 178 képviselő szavazott a javaslat ellen, s 82 tartózkodott. A képviselők kérték a kormányt, vegyenek más lehetőséget is figyelembe Vietnám nagyvárosainak vasúti összeköttetése javítására.

Bemutatták az E 6 sorozatú mini Shinkansen motorvonatot

Az E 6 sorozatú mini Shinkansen prototípus motorvonatot mely az East Japan Railway, Akita vonal kiszolgálására készült, Sendai üzemcsarnokban mutatták be a közönségnek, 2010. július 9-én. Miután a próbafutásokat befejezi, közforgalomba várhatóan 2013-ban állhatnak a motorvonatok.

Az E 6 sorozat öt motorral és két közbenső kocsival valamint 315 ülőhellyel rendelkezik. Menetrendszerinti közlekedésben a vonatok maximális sebessége 320 km/h lehet Tokió és Morioka között, a Tohoku Shinkansenen, míg 130 km/h az engedélyezett sebesség Morioka és Akita között, a mini Shinkansenen, ami hagyományos, de felújított felépítményű vonalszakasz. Az E 6 sorozat kb. 13 méter hosszú



E6 sorozatú mini Shinkansen motorvonat

orral készül, hogy csökkentsék a zajt és a lüktetést az alagutakban. Aktív felfüggesztési rendszere van, mely ívbe bedől, és ezzel az utasok komfort érzetét javítja, hasonlóan a kerekesszékeseknek kialakított WC-vel. Az E6 az E5 vonattal összekapcsolva fog közlekedni Tokió és Morioka között.

Gyorsvasút Finnország és Oroszország között

Szentpétervár–Moszkva gyorsvasúti összeköttetése után most Finnország és Oroszország között terveznek egy hasonlóan sebes járatot. Ezt *Vlagyimir Putyin* orosz miniszterelnök és *Matti Vanhanen* finn miniszterelnök jelentették be közös sajtótájékoztatójukon február 10-én, írta az Interfax.

A Szentpétervár és Helsinki közötti 380 km-es szakaszon már elkezdődtek az infrastrukturális átalakítások, illetve megváltoztatták azokat a rendeleteket is, amelyekkel egyszerűsíthetik a vámkontrollt a két ország közötti határszakaszon. Az expressz járatot már 2010 végére indíthatják el a tervek szerint.

Helsinki egy igen népszerű célpont a második orosz főváros, Szentpétervár számára. Egyrészt ez a közelségével magyarázható, ezért sokan oda járnak vásárolgatni. A másik ok Helsinki tranzit szerepe: általánosságban sokkal olcsóbb innen utazni tovább Európa más városaiba, mint igénybe venni a saját, pl. Aeroflotos járatokat.

Szentpétervár és Helsinki között napi néhány alkalommal buszjáratok közlekednek és régebben hajó is járt, ám ez 2008 októberében megszűnt. A hajó összeköttetés elindítását sem adták fel, idén egy másik üzemeltető tesz erre kísérletet, a St. Peter Line,

amely márciustól indítja majd a járatait. Vonat eddig is járt, ám az átlagos utazási idő a vonaton több mint 6 óra – az új expressz járaton ez 3, maximum 3,5 órára lesz.

A CSR bemutatta az új generációs 380 km/h sebességű vonatot

A CRH 380 A nagysebességű vonat a Sanghaji világkiállításon a CSR Sifang mozdony és gödülő anyaggyár Kína, állította ki, miközben a nyolc kocsis második prototípus vonat megkezdte próba futásait a Zhengzhou–Xian nagysebességű vonalon. Az első CRH 380 A tizenhat kocsis vonat még ebben az évben elkészül. A CSR 100 db 16 kocsis, és 40 db 8 kocsis vonatot gyárt a két új nagysebességű vonalra: Beijing–Sanghaj, amit a tervek szerint jövő év első felében adnak át a forgalomnak, és Beijing–Gaungzhou.



A CRH 380 nagysebességű vonat

Vasúti jegy ára Európában

A The Sun – a legnagyobb brit bulvárlap – átfogó felmérése azt hozta ki, hogy a brit vasúti jegyárak a legmagasabbak Európában. A lap azt vizsgálta, hogy tíz fontért (valamivel több mint hárromezer forintért) mennyit lehet utazni egyes országok vasúthálózatán.

Az összehasonlítás eredménye szerint ennyiért Londonból a brit főváros nyugati határában fekvő ősi királyi rezidenciáig, Windsorig lehet eljutni vonattal; ez 23,8 mérföld, vagyis nem egészen 39 kilométer. Németországban tíz fontnak megfelelő összegért

már 57 kilométert, Franciaországban 100 kilométert, Olaszországban majdnem 150 kilométert, Portugáliában 172 kilométert lehet vonatozni.

Kelet-Európa azonban még ennél is sokkal jobb jegyár-távolság arányt kínál. A The Sun felmérése szerint Bulgáriában egy tízfontos vonatjeggyel csaknem 630 kilométert lehet megtenni – ez a London és Skócia déli része közötti távolság. Csehországban 210, Magyarországon 227, Lengyelországban pedig 320 kilométer vonatozható tíz fontnak megfelelő összegért.

Az összehasonlítás kissé torzít, hiszen 10 font Kelet-Európában eleve is jóval többet ér, mint Nagy-Britanniában, összefüggésben azzal, hogy a brit bruttó átlagkereset utolsó adat szerint havonta több mint 670 ezer forintnak felel meg, míg például a magyar bruttó átlagkereset a tavalyi első tizenegy hónapban csak majdnem 198 ezer forint volt havonta, ezért az általános árszínvonal is eltérő.

Ettől függetlenül Nagy-Britanniában máltán folyamatos botrányok tárgya az utóbbi három évtizedben teljesen privatizált vasúti szolgáltatás, amely rendkívül drága, viszont gyakran teljesen megbízhatatlan és az állandó zsúfoltság miatt igen kényelmetlen.

A sajtó nemrég hangos volt attól a hírtől, hogy felbukkant az első, ezer fontot meghaladó belföldi viteldíj a kínálatban; ennyiért lehet eljutni a délnyugat-angliai Cornwall grófságából az északi Skóciába, ha az utas nem foglalja le jó előre menetjegyét.

A brit lapok annak idején nem mulasztották el kiemelni, hogy ennél olcsóbban körbe lehet repülni akár az egész világot, és ez az ezer fontért kínált út repülővel száz fontnál kevesebből megjárható. A Daily Mirror néhány héttel ezelőtti beszámolója szerint a brit vasúthálózat fenntartásáért felelős vállalat, a Network Rail alkalmazottai sem utazhattak vonattal egy szakmai konferenciára, mert túl drága lett volna a vonatjegy.



Siemens ER 20 mozdonya Hegyeshalom állomáson

Reflektorfényben a Siemens ER 20 dízelmozdonya

A Siemens ER 20 dízelmozdony magyarországi próbaúton tartózkodott hazánkban. A megbízó, a Magyar Magánvasút Zrt. (MMV) által lebonyolított sikeres próbaüzem 2010. július 19-től 26-ig tartott. Az ER 20 mozdony és a beépített MIREL VZ1 03 éberségi és vonatbefolyásoló berendezés tökéletesen működött.

A felvétel 2010. július 26-án a mozdony Németországba visszaindulásakor készültek.

(Hírforrás és fotó: Szécsény István)

Az SBB hibridrendszerű tolatómozdonyokat vásárol

Az SBB Cargo bejelentette, hogy megújítja a könnyű áruszállítási és a tolatási vontatóflottáját. A tenderfelhívásra, amely során a szállítandó



mozdonyok teljes élettartamára terjedően kellett LCC költségeket megadni, sokan pályáztak. Az SBB Cargo a nyertes Stadler Winterthur AG-től mindössze 88 millió CHF összegért 30 hibridüzemű tolatómozdonyt rendelt.

A Stadler egy, az SBB személyszállításban már bizonyított (EEM 923 sorozatú) villamos tolatómozdonyból továbbfejlesztett vontatójárművel pályázott és nyert, amelyet egy kis dízelmotorral is felszerelnek azért,

hogy a nem villamosított vonalakon is képes legyen önjáróan közlekedni.

A tervek szerint 2012-2013 években szállítandó hibridmozdony végsebessége 100 km/h lesz, így azok könnyű vonali szolgáltatásra is alkalmasak lesznek.

Az új hibrid mozdony érdekessége, hogy 15 kV/25 kV 16,7 Hz és 50 Hz-es felsővezeték hálózat alatt egyaránt közlekedhet.

(Stadler)

Újabb ÖBB-s megbízást kapott a MÁV-Gépészet Zrt.

Hatvan vasúti teherkocsi karbantartásáról írt alá megállapodást az osztrák tulajdonú MÁV-Tiszavas Kft., az ÖBB vasúti jármű-fenntartási cégének leányvállalata és a MÁV Zrt. hasonló feladatokat ellátó leánytársasága, a MÁV-Gépészet Zrt.

A Tárnok-Székesfehérvár vasútvonal átépítése félidejéhez közeledik

A tervezett ütem szerint halad a Tárnok-Székesfehérvár vasúti vonalszakasz átépítése, a munkálatok közel felével végeztek.

Az 55 milliárd forintos költséggel, 85 százalékos európai uniós és 15 százalékos hazai forrásból megvalósuló beruházás 2012. december végére fejeződik be. Az átépítés során 41,1



A holland Arriva további 38 Gelentriebwagen-t (GTW-t) rendelt a Stadlertől. Az Arriva GTW-flottája ezzel eléri a 99 járművet. A dízelmozdonyvonat a 2012-től kötelező „Stage IIIB” környezetvédelmi követelményeket teljesíti.

kilométer fővonal, továbbá Pusztaszabolcs–Börgönd–Székesfehérvár és Börgönd–Szabadtanyán között, összesen 36,6 kilométernyi mellék-vonal, öt állomás és kilenc megállóhely felújítását végzik el.

MÁV-TRAKCIÓ Zrt. fejlesztések a környezetba- rát vasútért

Már üzemben van 4 Szombathelyen felújított új MTU4000 motoros, STAGE III.A szintű csökkentett károsanyag kibocsátású M47-es dízelmozdony. További 4 pedig még ebben az évben elkészül a MÁV Vas-jármű kft.-ben. A most készülő legkorszerűbb M47-esek közül egy (az M47 1331. pályaszámú) a 2012-től új dízelmotorokra előírt STAGE III.B környezetvédelmi norma teljesítését célozza meg.



1. ábra

Fotó: Kovács Károly

Fotó a közelmúltból. (2. ábra). Azért, hogy a képen látható, erősen füstölő, régi M41-esek helyett korszerűsített „tisztá” kipufogógázú M41-es dízelmozdonyok közlekedhessenek a MÁV hálózaton a hazai ipar a MÁV-TRAKCIÓ Zrt támogatásával nagyarányú fejlesztésbe



2. ábra

Fotó: Mórocz Veronika

kezdt. A motorfejlesztés célja a 2012-től előírt uniós követelmények teljesítése.

Vectron a Siemens új mozdonycsaládja



Fotó: Siemens

A Siemens a legkülönbözőbb vontatási igényekre fejlesztette ki a Vectron mozdonygenerációt. Ezek a járművek belföldi és határon átlépő, személy- és tehervontatásra egyaránt alkalmasak 160 km/h vagy 200 km/h csúcsebesség mellett. A különböző (5200 kW ill. 6400 kW teljesítmény, több feszültségű, egy és kétáram-rendszerű (AC, DC ill., későbbiekben dízel-elektromos meghajtású is lesz.) rugalmas és az igényeknek megfelelő konfigurálást tesznek lehetővé.

Az ország-specifikus vonatbefolyásoló rendszerek egyszerűen kicserélhetők vagy kiegészíthetők. A járművek további különlegessége a szerkezeten belüli deformációs zóna, az ún. frontend. Ez könnyűszerrel leválasztható a járműtestről, és sérülés (havária) esetén egyszerűen kicserélhető. Az új mozdonytípus az InnoTrans vasúti jármű világkiállításon, szeptember 21-24. között lesz látható.

Villamos mozdony- rendelések a Siemenstől

Ausztráliából az ottani legnagyobb magánvasút, Pacific National kilencet rendelt Queensland állam területén történő szénzállítás céljára.

Ausztriából a Lokalbahnen Cargo (WLC), a Wiener Stadtwerke (Bécsi Városi Művek) egyik leányvállalata négy univerzális villamos mozdonyra adott rendelést, amelyek a Ham-

burgtól Budapestig nyúló, fontos nyugat-keleti tengely mentén fog-nak közlekedni. A két megrendelés együttes értéke 45 millió euró. Az „ausztrál” mozdonyokat a Siemens müncheni járműgyárában, az „osztrákokat” részben Münchenben, részben Linzben, az ÖBB osztrák szövetségi vasút Műszaki Szolgálatának műveiben fogják gyártani. A megrendeléseket Hans-Jörg Grundmann, a Siemens Mobility divízió CEO-ja annak jeleként értelmezi, hogy „a teherfuvarozási szektorba újból beruháznak”.

Mindkét megrendelőnél már közlekednek Siemens mozdonyok. A Pacific National még 2007-ben rendelt 23 darab Class 7100 típusút, amelyek döntő előnye az előd-modellekhez képest alacsony karbantartási költség és a kisebb energiafogyasztás. A bánya és a kikötő közötti 380 km-es úton az új mozdonyok a fékezési energia hálózatra való visszatáplálása eredményeképpen 4500 kWh energiát takarítanak meg elődeikhez képest.

A WLC, amely fontos szereplője az Ausztrián áthaladó nyugat-keleti forgalomnak, 2002 óta üzemeltet Siemens mozdonyokat. Az új járművek Németország, Ausztria, Szlovénia, Csehország és Magyarország vas-pályáin fognak közlekedni. Az aláírt szerződés a karbantartást és javítást is magában foglalja. (Siemens)

Százötven éves a világ legrégebbi ma is működő gőzmozdonya

Százötvenedik „születésnapját” ünnepli idén a világ legrégebben működő gőzmozdonya, a Graz-Köflach Vasúttársaság (GKB) 671-es tehervonati gőzmozdonya.



Fotó: GKB