

Az ég a határ

11 évvel ezelőtt indult meg az Arlanda Express, és azóta folyamatosan nő a kihasználtsága. Ma már Stockholm központja és a nemzetközi repülőtér közötti forgalom harmadát a vasút bonyolítja le.

Az elmúlt 20 év során a Arlanda Expressnél végrehajtott széleskörű fejlesztések tükrözik a nagy igényt a gyors, megbízható és sűrűn közlekedő vasúti közlekedés iránt Stockholm belvárosa és az Arlanda nemzetközi repülőtér között. Az egyik legjobban megalapozott repülőtéri expressz üzemeltető az Arlanda Express, amely Stockholm központja és az Arlanda nemzetközi repülőtér között szállítja az utasokat. Az elmúlt évben a hét vonatból álló járműflotta 2,9 millió utast szállított el, vagyis az utasszám nem csökkent a világgazdasági válság ellenére sem.

Az Arlanda Express tíz éves üreme után 13,8 millió dollár értékben megkezdtek a vonat állományuk felújítását. Az átfogó program – melyet a jövő vonatának neveztek el – magában foglalja a kocsibelsők teljes újra tervezését, új üléseket, világítást, WC-t stb. A munkálatokat az Euro-Maint Rail végzi, malmói telepén. Az első felújított vonat júniusban állt üzembe, és januárig további három, majd a következő hat hónapban ismét három.

A felújított vonatokkal kapcsolatos reakciók teljesen pozitívak voltak, s ezt a világ minden tájáról érkező utasok internetes bejegyzései bizonyítják. Számos külföldi utas csinált fényképeket a vonatbelsőről, és ez bizonyítja, hogy az új belső elrendezés, annak tisztasága valóban megfogta az közönség fantáziáját. Fejlesztették az utas kiszolgálást is. 22 db új jegyautomatát telepítettek, növelték a használható nyelvek választékát. Biztosan a 20 perces menetidő alapvetően hozzájárul az Arlanda Express sikeréhez, de remélhető, hogy az utasoknak egyre fontosabb szempont, amikor az eljutás közlekedési eszközt kiválasztja, az a tény, hogy a vasúti üzem környezetbarát.

Hömpölyög a forgalom, a Betuwe vasútvonalon

A Keyrail, a Holland Betuwe Vasútvonalon, amit kizárólag áruszállításra jelöltek ki, az első félévben óriási forgalomnövekedést realizáltak. A vonalon 8200 vonat közlekedett az első félévben, szemben a tavalyi azonos időszakban mért 4500 vonattal szemben, és ezzel a Rotterdam kikötő és Németország közötti forgalom 52 százaléka ezen a vonalon bonyolódik le. A Keyrail a növekedést a gazdaság élénkülésnek, az ETCS berendezésekkel felszerelt mozdonyok rendelkezésre állásának, valamint annak tulajdonítja, hogy befejezték a Rotterdam kikötő legnyugatibb részéig, Maasvlakte-ig a vonal villamosítását, ami szükségtelenné teszi Kijhoeke állomáson a mozdonycserét.

Az Eurostar beszerzési vita a bíróság előtt

Az Eurostar védelmezte azt a döntését, miszerint a Siemens-től rendel meg 10 nagysebességű vonatot, annak ellenére, hogy ezt a rivális Alstom hivatalosan is megtámadta.

Az Alstom megerősítette, hogy a Legfelső Bíróságon Londonban tett panaszt október 19-én, és várják a tiltó végzést, amely megakadályozza a 600 millió euró értékű szerződés megkötését a Siemens-szel 10 db E320 sorozatú Velaro vonat szállításra.

Az Alstom reméli, az Eurostar nem köti meg a szerződést, mivel a vonat nem felel meg a Csatorna Alagút jelenleg érvényes biztonsági előírásainak. A társaság szerint a tender eljárás elején az Eurostar kijelentette, amíg a Csatorna Alagút Kormányközi Bizottsága az IGC nem teszi egyértelművé, hogy engedélyezi az alagútban a megosztott vontatási berendezésekkel gyártott vonatok üzemét, addig nem kötnék a vonatok szállítására szerződést. Az Alstom szóvivője kijelentette, a szerződés aláírása idő előtti, mivel a biztonsági előírásokat még nem módosították. Az IGC utalt arra, hogy nincs ellenvetésük a szétosztott vontatási berendezések ellen,

amennyiben a vontatási berendezéseket ellátják tűz érzékelőkkel, ami megfelel a Csatorna biztonsági előírásainak. Az Eurostar szóvivője kijelentette az IRJ-nek, hogy az Alstom állításai minden alapot nélkülöznek, és hogy a Siemens-t azért választották, mert pályázata jelentősen jobb volt. Az Alstom kifogásolja az Eurostar által a pályázatok osztályozásánál, és értékelésénél alkalmazott technikát. Október 25-én az Európai Bizottság szóvivője a Reutersnek kijelentette, nincs probléma az Eurostar által levezetett eljárással.

Mind a két vállalat szétosztott vontatási berendezésekkel ajánlotta vonatait, az Alstom pályázatát a legutolsó AGV generációra alapozta.

Végül is a brit Legfelső Bíróság elutasította az Alstom keresetét, amivel meg akarta akadályozni a Siemens-szel a 600 millió euró értékű vonatszallítási szerződés megkötését.

Megkezdődött a visszaszámlálás az Allegro elindulásáig

Az új Allegro vonat Szentpétervár és Helsinki között – lényegesen lecsökkent a két város közötti utazás menetidejét – decemberben kezdi meg közforgalmú üzemét, jelentette be az Orosz Vasutak elnökhelyettese, szeptember 8-án. Jelenleg a 443 kilométer megtétele vonaton 6 óra 18 percet vesz igénybe. Az Allegro, az Alstom Pendolino ívbe bebillenő vonatának – melynek maximális sebessége 220 km/h – üzembe állításával, az utazási idő 3 óra 30 percre csökken. Az oroszországi szakaszon az eljutási idő 1 óra 30 percre csökken, a jelenlegi 3 óra 11 percről.

A vonat, amely Oroszországban 200, míg Finnországban 220 km/h sebességgel fog haladni. Az első időkben két pár vonatot indítunk, de 2011. év nyarán a tervek szerint a vonatpárok száma négyre fog emelkedni, jelentette be az elnökhelyettes. Az új Allegro üzembeállításával megszűnik a finn Sibelius és az orosz Repin vonatok üzeme. Az RZD Tolsztoj hálókocsis



vonata továbbra is várja az utasokat, Moszkva és Helsinki között.

A DB részleteket közölt a London–Németország üzemről

A Német Vasutak közvetlen járatokat indít útjára, London–Köln, Frankfurt és Amsterdam között 2013. évben, jelentette ki október végén *Rüdiger Grube* a vasút elnöke, miután meglátogatta az ICE 3 nagysebességű vonatot St. Pancras nemzetközi vasútállomáson, Londonban. A DB lesz az első személyvonati üzemeltető, aki a Csatorna Alagúton keresztül üzemeltethet az alagút 1994. évi megnyitása óta, mivel eddig ez az Eurostar monopóliuma volt. *Grube* kijelentette, kb. ötven repülőjárat közlekedik naponta London és Frankfurt között. *A London–Amsterdam szintén Európa egyik legnagyobb forgalmú útvonala. Ez egy óriási személyszállítási piac, amit eddig egyetlen vasút sem használt ki. Mi ki akarjuk használni ezt a lehetőséget.*

A DB az új üzemben a 407 sorozatú ICE 3 vonatokat alkalmazza, melyből 15 db vonatra rendelését feladta a Siemensnek kb. 500 millió euró értékben. A szállításukat 2011-ben kezdi meg és a következő évben fejezik be. A DB három, két motorvonat egység összekapcsolásával kialakított vonatot indít naponta Londonból.

A vonatokat Brüsszelben megosztják, egy motorvonat egység Rotterdamba és Amszterdamba megy, míg a másik Kölnbe és Frankfurtba. Az eljutási idő 3 óra London és Rotterdam között és 4 óra Amszterdamba, és Kölnbe, és 5 óra Frankfurtba. Ezek az eljutási idők, városközponttól városközpontig versenyképesek a repüléssel. *„Szoros együttműködéssel az illetékes hatóságokkal meg fogunk oldani minden problémát, ami az ICE vonatok Csatorna Alagúti közlekedése miatt felmerülhet. Biztosítani fogjuk minden biztonsági előírást betartását, ami az alagúti közlekedés feltétele. Az elmúlt héten tartottuk meg a vonatelhagyásának próbáját, ami nagyon jól sikerült.”* *Grube* úr, mind a négy érintett ország infrastruktúra vezetését felszólította, hogy biztosítsák magas színvonalon az útvonalakat, és a megfelelő utas kezelés ellátásához szükséges berendezéseket. *Biztos vagyok abban, a sikerhez megfelelő politikai támogatás is szükséges –* fejezte be végül *Grube* úr nyilatkozatát.

A svájciak áttörték a Gotthard alatti alagút utolsó méterét

A svájci Alpok alatti Gotthard alagút keleti furatának utolsó métereit október 15-én délután törték át, mely 57 kilométer hosszú, és ezzel a világ

leghosszabb vasúti alagútjává vált. A svájciak szerint ez nem csak a leghosszabb, de a legmélyebb alagút is.

Az alagutat észak felől 20 kilométerre, és délről 27 kilométerre lévő állásról két oldalról fúrták, és a találkozásnál mindössze 8 cm horizontális, és 1 cm vertikális eltérést észleltek. A nagy eseményt mintegy 200 ember figyelte, köztük a svájci közlekedési miniszter is, aki megjegyezte ez az áttörés szimbolikus is, mert megmutatta, milyen politikát lehet csinálni ha összefogás van.

A feltáró fúrásokat 1993. évben kezdték el majd 1996–1998 között a szükséges tárnákat hozták létre. A fő alagút fúrását 2001. évben indították el, és a befejező lyukat 2011 áprilisára tervezik befejezni. A két egyvágányú pályát magába foglaló alagutat minden 325 méternél összekötik egy 40 méter hosszú kereszt átjáróval. A vágánykapcsolódási helyeket és a veszély esetére kiépített kiürítési állomásokat az alagút 1/3, és 2/3 hosszában építették ki. A teljes projekt 152 km alagút, akna és keresztező átjárók építését igényelte. A teljes költség kb. 12 milliárd dollárt tesz ki. Az Alp Transit alagút befejezését 2014-re tervezik. Ez az alagút megrövidíti a Zürich–Milánó közötti eljutási időt több mint 50 perccel, és lehetővé teszi a tehervonatok terhelésének megduplázását, egész 4000 tonnáig, és a napi vonatszámok is nőhetnek.

A vasutaknak pillanatnyilag számos előnye van a zöld üzem miatt, amivel a politikusok, befektetők támogatását is el lehet nyerni, de a vasúti iparon múlik e lehetőségeket mennyire aknázza ki.

A svéd király hivatalosan megnyitotta a Bothnia vonalat

A Bothnia vonalat hivatalosan XVI. Carl-Gustav svéd király nyitotta meg augusztus 28-án, és szeptemberben korlátozott forgalom indult meg az északi részén a vonalnak, Örnsköldsvik és Umeå között. A teljes árú-, és személyszállítás jövő évben indulhat



meg, amikor a meglévő vonal felújítása befejeződik Bothania vonal déli részétől Sundsvallig. Az új vonalat úgy tervezték, hogy nagy kapacitást, modern vonalvezetést biztosítson, ami alternatív útvonalat jelent a meglévő vonalnak, amely 40-50 kilométeren keresztül halad az ország belsejében nagy emelkedőkkel és kis ívű kanyarokkal. Az új vonalon 1%-os a legnagyobb emelkedő, szemben a meglévő vonal 1,7 százalékaival, ami azt jelenti, hogy azonos mozdony a régi vonalon maximálisan 1000 tonnás, míg a most építetten 1400 tonnás vonatokat tud továbbítani. A tehervonatok részére 1600 t maximális terhelés mellett 25 tonnás tengelyterheléssel 120 km/h sebesség engedélyezett a Bothnia vonalon, és a hidak 30 tonna tengelyterhelést is elbírnak. Az ívek 3200 méteres sugárral épültek, ami a személyvonatok számára 250 km/h sebesség engedélyezését jelenti. A 190 km hosszúságú vonalon 143 híd, 15 alagút épült, mely utóbbiak hossza 1-6 kilométer között van. A vonal egyvágányú, 22 kitérési helylyel, és 7 állomással. Ez egy úttörő építmény a skandináv vasutaknál három ok miatt:

- ez az első vonal, ahol azonos vágányon közlekednek a nehéz tehervonatok, és a nagysebességű személyvonatok,
- új környezet védelmi törvényt fogadtak el Svédországban 1999-ben, pontosan akkor, amikor

a projekt a tervektől az építési fázisba került, kb. 520 környezet védelmi engedélyt adtak ki a projekthez, és

- ez az első vasútvonal az északi területen, amelyet ERTMS berendezéssel láttak el, vonali jelzőberendezés nélkül.

Az NS értékeli a nagy gyakoriságú menetrendet

A Holland Vasutak szeptemberben egy hónapos kísérletet folytattak, hogy teszteljék a nagy gyakoriságú menetrend megvalósíthatóságát. Csúcsidőben Amsterdam Central és Eindhoven között, mind a két irányba 10 percenkénti időközökben közlekedtek a vonatok, míg ugyanezen a vonalon, Utrecht Central–Geldersche regioális üzem lépésenként vette fel ugyanazt a gyakoriságot.

Az NS távlati ambíciója mind az intercity, mind a regionális üzemnél az Amsterdam–Arnhem–Eindhoven korridoron, és más nagy forgalmú vonalakon, mint pl. Schiphol–Utrecht–Arnhem, és Hága–Rotterdam–Eindhoven a nagy gyakoriságú forgalom bevezetése.

Ez a szolgáltatás vonzó lesz az autósok számára, akik naponta a csúcsforgalomban állnak a városok körüli gyűrű dugójában, ugyanakkor kiegészítő fejlesztésekkel kell a vasúti szűk kapacitásokat feloldani, hogy a megnövekedő forgalmat zökkenőmentesen le lehessen bonyolítani.

Kína finanszírozza a Kijev repülőtéri összeköttetést

Az ukrán kormány 950 millió dollár kölcsönt kapott Kínától, a Kijev Borispol nemzetközi repülőtér vasúti összeköttetésének megépítéséhez. A People Daily újság szerint, a meg egyezést Beijingben írták alá Viktor Janukovics kínai látogatás alkalmával ez év szeptemberében. A riport szerint a projektet kínai vállalat fogja kivitelezni. Az új vonal a Kijev–Mironovka vonalból ágazik ki, Kijevtől keletre, és a repülőtérig 7 kilométert tesz meg. Az Ukrán Vasutak új vonatokat kíván

rendelni erre a vonalra, szállításukat három éven belül reméli.

Az ÖBB súlyos veszteségre számít a rossz első féléves eredmények nyomán

Az Osztrák Szövetségi Vasutak kijelentette, rosszabb eredménnyel zárták az első fél évet a vártnál, miután jelentősen esett a bevételek, és ennek következtében 2010 év végére 100 millió euró veszteségre számítanak.

Az ÖBB csoport első félévi teljes vesztesége 46 millió euró volt, ami 49 százalékkal nagyobb, mint a tavalyi azonos időszaké. Ugyanakkor teljes csoport összes eladása emelkedett, 3,13 milliárd eurót tett ki, a 13 százalékos infrastruktúra bevétel növekedése, valamint 12 százalékos Rail Cargo Austria árumennyiség növekedése révén

Az ÖBB eddig túlságosan optimista feltételezésekből indult ki a második félévet illetően: túlértékelték a piaci teljesítményt, a költségcsökkentés hatását, nem vették számításba a költségcsökkentési intézkedések kudarcát, a nyugdíjpolitika változásának anyagi terheit ami 2015. évre akár 123 milliárd eurót is elérhet, valamint kihagyták a gazdasági válság csökkentő hatását az áruszállításra.

Az ÖBB most hitet tesz a vállalat egészét érintő átszervezési program mellett, melyen nagyobb hangsúlyt kap az utas, és a szállítató színvonalas kiszolgálása. Ugyanakkor a hosszú távú infrastruktúra fejlesztési projektek finanszírozására nagyobb hangsúlyt helyeznek. 2013-ra a társaságnak megint nyereségesnek kell lennie, jelentette ki az ÖBB elnöke.

Az Amtrak 70 db villamos mozdonyt rendelt a Siemensről

A Siemens először nyert el rendelést az Egyesült Államokból mozdonyok szállítására, miután megegyezett, hogy az Amtrak számára 70 db Cities Sprinter villamos mozdonyt szállít, 466 millió dollár értékben. Szállításukat 2013-ban kezdik meg. Az Amtrak

a mozdonyokat a Northeast Corridorra telepíti, mely összeköti Bostont, New Yorkot, és Washington DC-t. A mozdonyok kimeneti teljesítménye 6,4 MW és 18 kocsis vonatot képes 200 km/h sebességgel továbbítani.

A Cities Sprintert a Siemens Europrinter és Vectron terveire alapozva alakították ki, de a szövetségi vasúti hivatal legutolsó biztonsági és ütközésbiztonsági előírásainak is meg fog felelni. A háromfeszültségű mozdony megerősített mozdony szekrénnel, gyűrődési zónával készül, ami elemészti az ütközési energiát, és deformációja ellenőrzött módon megy végbe, egy esetleges baleset esetén. A vezetőfülkét egy biztonságos kalitkába helyezik el, ami megvédi a mozdonyvezetőt.

Hogy egyszerűsítsék a fenntartási munkákat, a vontatómotorokat, és a kerékpárt egymástól függetlenül ki lehet szerelni. A mozdonyokat a Siemens Sacramento gyáregységében építik, amelyet nem régiben bővítettek 26 millió dollárért.

Az SBB növelte bevételeit

A Svájc Szövetségi Vasutak bejelentette, hogy az első fél évben 24,9 százalékkal növekedett a társaság eredménye, és elérte a 165,9 millió svájci frankot. Az áruszállítás terén folytatódott a veszteségek növekedése, és elérte a 49,5 milliót, annak ellenére, hogy a nettó tonna kilométer növekedett.

Francia egyetértés az áru fuvarozás fejlesztésében

Az SNCF vezérigazgatója, és a Francia Pályavasút (RFF) igazgatója meg egyezést írt alá szeptember 10-én, hogy a kitérő vágányok minőségét javítják a tehervonatok jobb közlekedési feltételeinek megteremtéséhez, mivel decemberben új menetrend szerint közlekednek. A kitérők különösen az ún. Atlantic és délnyugati korridorral kapcsolatban vált fontosá. A megegyezés értelmében az RFF beleegyezett abba, hogy nem szünteti meg kitérő vágányokat, de ahol mégis

erre kényszerül – pl. karbantartási okokból – ott egy olyan helyettesítő vágányt épít, ami két óránál nincs messzebb az eredeti kitérőnél. Cserébe az SNCF Geodis beleegyezett, hogy használni fogja azokat a kitérőket, amelyek eddig tartalékba voltak.

Második áruszállítási társaság befektetési tervei

Az Orosz Vasutak második áruszállítási leányvállalatát alakította meg, és ebbe 4,5 milliárd dollárt fektetnek be az elkövetkező öt évben, abból a célból, hogy a teherkocsik jelenlegi 22 éves átlag életkorát 15 évre csökkentsék.

Az új vállalatba az RZD 180 000 db tehervagont ad át, melyből 61 000 darabot felújítanak, és több mint 76 000 db új teherkocsit szereznek be 2015-ig, előzetes terveik szerint. Az RZD igazgatótanácsa augusztus 26-án határozta el az új vállalat megalakítását, amely a teljes orosz hálózaton üzemel, és minden típusú árut elszállít. Az RZD 100 százalékat tulajdonolja az új vállalatnak, kivéve egy részvényt, mely egy nem profit orientált szervezet, a Zheldor-reform tulajdona lesz. Az új vállalat a tervek szerint 2015-re az orosz vasúti áruszállítás 22 százalékát fogja lebonyolítani.

Pillanatnyilag folynak a munkák, a jogi procedúrák az új vállalat megalakítása, és üzemének megindítása érdekében.

Az Alstom kínai társulása

Az Alstom aláírt egy memorandumot két kínai vállalattal, a CNR és a Sanghaji Electric Group vezetőivel, hogy stratégiai társulást hoznak létre lehetővé téve a társaságnak, hogy közösen kutassanak fel új piacokat, a tömegközlekedési projektek elnyerése érdekében.

A megegyezés része, hogy a három vállalat növelni fogja a két működő vegyesvállalatuk versenyképességét, és kapacitását, a Sanghaj Alstom Transport Electrical Equipment, Satee, és a Sanghaj Alstom Transport, Satco.

A hosszú távú megegyezés lehetővé teszi az említett két vállalat számára, hogy kínai és export piacokra új városi járműveket tervezzen és építsen.

A Bombardier Transportation rendelésállománya meghaladja a 30 milliárd dollárt

Ez év második negyedében a Bombardier Transportation 4,3 milliárd dollár értékben kapott új megrendeléseket, így július 31-én a rendelésállománya elérte a 30 milliárd dollárt, szemben a január 31-i 27,1 milliárddal.

A második negyedév bevétele 400 millió dollárral esett 2,1 milliárdra.

Új nagysebességű vonalszakasz Spanyolországban

A spanyol fejlesztési minisztérium végre meg tudott egyezni Cantabria régió kormányával, hogy 2015-re Madrid és Cantabria között nagysebességű vonatok fognak közlekedni. A vonal építésére új tendert kell kiírni, mivel a kormány azt a gazdasági válság miatt visszavonta.

A Palencia–Viaprovedo, és Vilaprovedo–Reinosa közötti szakaszra a tender felhívást 2011. év elején, illetve a második szakaszra 2012 végén teszik közzé.

Új rendelést kapott a Stadler

A Stadler 15 millió euró értékben kötött szerződést a Strohgau Vasutakkal nyolc darab Regio-Shuttle RS1 dízel motorvonat szállítására. Az új vonatok Korntal–Heimerdingen vonalon fognak üzemelni, Baden Württemberg tartományban.

Kölcsön Szerbiának

A Szerb Vasutak aláírt az Európai Újjaépítési és Fejlesztési Bankkal egy 100 millió eurós kölcsön szerződést. A vasút a kölcsönt új mozdonyok beszerzésére 65 millió eurót, és a maradékot a tízes számú európai korridor 112 kilométeres szerbiai szakaszának felújítására fordítja.

Megindult a forgalom a koreai nagysebességű vonalon

November elsején megindult a forgalom a Szöul–Busan nagysebességű vonal második szakaszán, Daegu és Busan között. 7 milliárd dollárba került és nyolc évig tartott az építkezés. Az új 124 kilométer hosszú vonal csökkentette az egész 417 kilométeres vonalon Szöul és Busan között 22 perccel az eljutási időt, 2 óra 18 percre. A vonal ünnepélyes megnyitását, mely a forgalom megindulását megelőző héten volt, a koreai miniszterelnök tartotta, és felvázolta a kormány elképzelését az ország nagysebességű hálózatának kialakításáról. Kijelentette, a kormány a vasút szerepének fellendítését, a közúttól való függés csökkentését kívánják elérni, a nagysebességű vasúti hálózat növelésével. Olyan vasúti hálózatot akarnak létrehozni, aminek révén az ország minden pontja másfél óra alatt elérhető lesz. A közlekedési miniszter reméli, hogy a nagysebességű üzem kiterjesztése révén a naponta utazók száma 27 százalékkal fog nőni, 106 ezerről 135 ezerre.

A Stadler átadta a regionális vonatokat

A Stadler üzleti forgalma 2010-ben meghaladta az 1,1 milliárd svájci frankot, és 2011-ben reményeik

szerint elérhetik az 1,4 milliárdot is, jelentette ki a közelmúltban a Stadler, az új a Norvég Állam Vasutak, NSB, és az ausztriai Graz–Köflach Vasutak, GKB, számára készülő új vonatok bemutatása alkalmából.

Stadler az osztrák vasúttársasággal a 60 millió euró értékű szerződést 13 dízel-villamos erőátvitelű GTW típusú dízel motorvonat szállítására 2009. márciusában írta alá. A GTW-eket a Graz–Köflach és Graz–Wies–Eibiswald vonalakon állítják üzembe ez év decembertől.

Az NSB számára, a Stadler 50 FLIRT villamos motorvonatot gyárt, amelyet először a 2010. évi berlini InnoTrans kiállításon mutattak be nyilvánosan. A szerződés értéke 582 millió euró, 24 jármű 200 km/h sebességre alkalmas, Norvégia keleti részén fognak üzemelni, míg a többi Oslo környéki elővárosi forgalomban.

A vonatok próbaútja most van folyamatban, és remények szerint az első vonat még ebben az évben eléri Norvégiát, és 2012 februárjában üzembe áll.

A vonat bemutatása után, az NSB személyszállítási divízió elnöke-lyettese kijelentette, az NSB meg van elégedve a vonatokkal, mivel azokat a norvég szélsőséges téli klíma elviselésére is alkalmassá tette a Stadler. A szerződés opciót tartalmaz további

100 motorvonat beszerzésére, amennyiben a vonatok úgy üzemelnek, ahogy mi azt elvárjuk, akkor nem lehet elkerülni a további rendelések feladását.

A Stadler marketing igazgatóhelyettese kifejezte elégedettségét a szerződéssel kapcsolatosan, és azzal, ahogy a nehéz gazdasági helyzetben a vállalatok viselkedtek.

Ugyanakkor bizonytalan abban, hogy az elkövetkező néhány évben mennyi pénz fog a gördülőállomány beszerzésekre rendelkezésre állni. Megjegyezte jelenleg nagyon alacsonyak a banki kölcsön kamatok, de nem tudják, hogy a sok adósságukkal mi lesz, ha emelik a kamatot. Majd megjegyezte a Stadler piacokat keres a hagyományos európai vasutakon kívül is. Úgy látja, hogy India egy óriási piac potenciálisan, és megerősítette, hogy pályáznak az Indiai Vasutak személykocsi tenderén. Ez egy óriási előre lépést jelent számunkra, mivel a projekt egy olyan piacon valószínűleg megvalósul, ahol 50 000 személykocsit üzemeltetnek, és még ekkora piacon sohasem voltunk jelen.

Az ICE vonatok próbái jól sikerültek

Az Eurotunnel elnöke kijelentette, az evakuációs próba a Csatorna Alagútban október 16-17-én két, a DB tulajdonát képező ICE vonattal, sokkal sikeresebb volt annál, mint amit vártunk.

A két próba során 300 embert kellett evakuálni a vonatokról. Ennél komplikáltabb kiürítést jelentett, amikor az érintett embereket az egyik vonatról a másik vonatra kellett átszállítani, amit 20 perc alatt végrehajtottak, míg a kiürítés az ajtókon keresztül, az átjárókat keresztezve 15 percet vett igénybe. Az igény az, hogy a vonatok 90 perc alatt kell kiüríteni. Majd elmondta, a próbákat független megfigyelők is ellenőrizték, a Csatorna Alagút Kormányközi Bizottságától (IGC) és az Eurostartól. *Hónapok óta dolgozunk együtt a DB-vel, hogy megértsük,*



mire van szükségük, és megértessük velük a korlátokat, amiket a Csatorna Alagútban való üzemeltetésnél be kell tartani. Az elnök elmondta, hogy a leggyorsabb evakuálás az Eurostar 373 sorozatú vonatánál kb. 700 utassal, valószínűsített veszélyhelyzetben, tavaly decemberben 35 percet vett igénybe. *Elvégeztük az ICE vonattal az összes próbát, amelyre nekünk és az IGC-nek szüksége van. Most állítjuk össze a tesztek eredményeinek végső kiértékelését, és a jelentést ez év végéig megküldjük az IGC-nek.* Az elnök kijelentette a vonatoknak 30 percig ellen kell tudnia állniuk a tűznek, hogy el lehessen hagyni az alagutat. A DB kijelentette, az ICE vonatok meg tudnak felelni ennek a követelménynek. A DB megerősítette, hogy minden vontatási egység el van látva tűz elfojtási rendszerrel, és a vonatokat többlet belső kocsi ajtóval fogják ellátni.

Az Eurotunnel két 800 méter hosszú biztonsági peront épít mindegyik alagút mellé, 2011 év végéig. Ezeknek lesz tűz elfojtási, eloltási berendezése és segítséget jelent a vonatok kiürítésében.

A Cseh Vasutak 46 elővárosi vonatot vesz

A Cseh Vasutak közzétette 46 elővárosi vonat beszerzésére kiírt tender felhívását, amelynek értéke meghaladja a 200 millió eurót.

A tender két részből áll, az első rendelés 15 háromkocsis villamos motorvonatra szól, 84,1 millió euró értékben, melyből az EU 33,6 milliót biztosít. E motorvonatokból tizenkettő 3 kV egyenáramú, míg a maradék 3 kétfeszültségű, (3 kV egyenáramú, és 25 kV váltakozó áramú) lesz. Mindegyik jármű 240 utas befogadására legyen alkalmas. Az új motorvonatok az Usti nad Labem, Pardubice, Hradec Kralove és Olomouc régióban fognak üzemelni 2013 tavaszától.

A szerződés második része 31 két részes dízel motorvonat szállítására szól. Ezek a járművek 120 ülésesek lesznek. A beszerzési költség 105

millió euró, ehhez az EU 26 millióval járul hozzá. A vonatok Karlsbad, Plzen és Tetschen-Sebnitz-Bad Schandau környékén javítják a személyszállítási szolgáltatást.

A Cseh Vasutak egy harmadik tender felhívást is közzé tett: négy 160 üléses két kocsis, kétfeszültségű villamos motorvonat beszerzésére is. A szerződés értéke kb. 18 millió euró, és ebből az EU 7 milliót finanszíroz.

(Forrás: IRJ 2010. október, november fordította: Almási Miklósné)

Twindexx emeletes intercity vonatokat gyárt Svájcba a Bombardier

A Bombardier Transportation nyerte el az SBB svájci vasúttársaság tenderét az új, Intercity forgalomba állítandó emeletes vonatok szállítására. Az 59 BOMBARDIER TWINDEXX vonatra szóló szerződés összértéke mintegy 1,3 milliárd euró, amely az SBB történetének legnagyobb értékű járműmegrendelése. A szerződés több mint 100 további szerelvény lehívására szóló opciót is tartalmaz. Az 59 szerelvény összesen 436 teljesen légkondicionált kocsi-ból áll, több mint 36 000 ülőhellyel. A TWINDEXX vonatok szállítása 2012-ben kezdődik, és az első járművek 2013 decemberében állnak menetrendszerinti forgalomba. A tel-



jes megrendelt mennyiség szállítása 2019 végére várható.

A TWINDEXX vonatokat tágas belső terek, gyors utascserét elősegítő széles feljáróajtók, vezeték nélküli internetkapcsolat és business osztályú fülkék jellemzik. A járműveket felszerelték elektronikus utastájékoztató és vész hívó rendszerrel, valamint zártláncú kamerarendszerrel.

A BOMBARDIER FLEXX Tronic WAKO dőléskiegyenlítő rendszer a TWINDEXX vonatok egyik meghatározó műszaki eleme, amely kiegyenlíti a kocsiszekrény mozgásával együtt járó billegést, ezáltal biztosítja az utasok maximális kényelmét. A technológiának köszönhetően az emeletes Intercity vonatok sebessége akár 15 százalékkal magasabb lehet az ívekben, jelentősen csökkentve az utazási időt.

A BOMBARDIER ECO4 termékcsaládjának köszönhetően tíz százalékos energia-megtakarítást is sikerült elérni a TWINDEXX vonatok esetében. Az alacsonyabb energiafogyasz-



tást elsősorban a BOMBARDIER MITRAC állandó mágneses motorja segíti elő, melyhez további ECO4 technológiák, például a hatékony klímarendszer és az energiagazdálkodási vezérlőrendszer társul. Ezek a technológiák biztosítják a vonatok gazdaságos üzemeltetését teljes élettartamuk során, csökkentik a környezetre gyakorolt káros hatást, valamint biztosítják a kiváló teljesítményt.

A Bombardier 50 V300 ZEFIRO nagysebességű vonatra szóló megrendelést nyert el Olaszországban

A Bombardier Transportation 50 darab V300 ZEFIRO nagyon nagysebességű vonat szállítására szóló szerződést írt alá a Trenitalia-val (Olasz Vasutak). A BOMBARDIER ZEFIRO nagysebességű járműcsaládba tartozó V300 ZEFIRO modellt az olasz AnsaldoBreda céggel közösen fejlesztették ki.

A V300 ZEFIRO 600 utasférőhellyel rendelkezik, és akár 360 km/óra sebességű közlekedésre alkalmas. Különlegesen jó gyorsulása lehetővé teszi kitűnő utazási idő elérését még kanyargós vonalakon is. Teljes mértékben interoperábilis, és átszállás nélkül biztosítja a határokon átmenő utazást a Trenitalia utasai számára más európai országokba.

Ezzel a szerződéssel együtt összesen 210 Bombardier ZEFIRO nagysebességű vonatra érkezett már megrendelés, amely így a világ egyik legsikeresebb nagysebességű vonat termékcsaládjá lett. Az első generációs ZEFIRO 250 vonatok már forgalomba is álltak Kínában.

(Újhelyi János, fotó: Bombardier)

Hosszútávú karbantartási megállapodást kötött az AAE és a Faiveley Transport

A Faiveley Transport Ügyfélszolgálati Irodája egy öt évre szóló több millió Eurós szerződést kötött Svájcban az AAE-vel, amely a Faiveley Transport 4400 tehervagonjának fékkarbantartásáról rendelkezik.

Az AAE Európa legnagyobb tehervagon lízingelő vállalata, amely 25 000 járműves flottát adott bérbe Európa-szerte a végfelhasználóknak.

A logisztika és a vevőjaro karbantartás megszervezését, beleértve az AAE Svédországtól Olaszországig fellelhető műhelyeinek megközelítését a Faiveley Customer Services csapata vállalta. Jelen szerződés jelentős lépés a Faiveley számára, főként a frissen üzembe helyezett németországi szervizcentrum szempontjából. Mind a francia, mind a svéd Faiveley csapat támogatja a szóban forgó projektet a maga szakterületének ill. szakértelmének megfelelően.

Végeredményben e siker rávilágít arra, hogy az ipari profizmus stratégiája és a fenntartási költségek optimalizálása a Faiveley ügyfelek számára nagyon fontos szempont. Emellett alátámasztja a Faiveley Service Team fejlődésének tényét, továbbá, hogy a Faiveley Service németországi lehetőségei a piaci elvárásoknak megfelelően alakulnak.

A vasút issza meg a levét a Brit állami megszorításoknak

A brit vasúti vállalatnak csökkenenie kell dologi kiadásait 21%-kal és a főbb kiadásokat 11%-kal rövid határidőn belül az elkövetkezendő négy évben, azért mert a kormány döntése szerint átlagosan 19%-al csökkenteni kell a közösségre költött pénzt, hogy enyhítse a masszív költségvetési hiányt. Főbb beruházások, mint a Crossrail és a Thameslink megálló Londonban, a Birmingham New Street és a Reading állomás rekonstrukciója továbbá a londoni metró fejlesztése kerül előtérbe.

Elkezdik Birmingham és Nottingham belső személyvonat hálózatának kiépítését és egy fejlesztést is a Tyne & Wear Metro-nál newcastle-i központtal. A kormány szerint ez segíteni fogja a jelenlegi országgyűlésben egy gyorsvasúthálózat tervének elfogadását. Mindemellett a viteldíjak 3%-kal fognak emelkedni az infláció szintje

felett 2012-től a mostani 1%-hoz képest és a Transport for London a kedvezményeket 29%-ra csökkentik 2014-2015-től.

Több megszorítás is lehetséges, azonban költségvetés részleteit várhatóan nem publikálják 2011 tavaszáig. (Fordította: Kovács Levente)

Kazah sebességrekord

2010.10.30-án, a KZ4Ac0007 mozdony, a Kazahsztánban lévő Saryoba melletti teszt pályán, elérte a 200 km/h sebességet. Kazahsztánban ezzel a rekordsebességgel most közlekedett első alkalommal egy mozdony.

A KZ4Ac típusú személyvonati mozdonyokat a Zhuzhou Electric Locomotive Co., Ltd. gyártja. A Kazahsztáni Államvasutak, a Kazahstan Temir Zholy (KTZh) 2008. októberben adta ki a megrendelést és a Siemens ennek megfelelően szállítja a jármű vontatási és vezérlő berendezéseit, vagyis a mozdony szívéit. Az egyenirányítók, vontatómotorok, SIBAS vezérlőkön és kijelzőkön kívül olyan szolgáltatások, mint a mérnöki, üzembe helyezési tevékenység, valamint tesztelés és oktatás is a szállítási terjedelem részét képezik.

A 22 db megrendelt KZ4Ac típusú mozdonyból 2010. július óta, már 4 darabot leszállítottak Kazahsztánba. Ezek a mozdonyok az Astana–Almaty szakaszon vesznek majd részt a személyszállításban. A mozdonyok 25 kV-ra vannak tervezve és legnagyobb sebességük eléri a 200 km/h-t.



KOMPLEX TRENING

Vasúti Oktató és Szolgáltató Kft.

„Komplex szakmai képzés, oktatás és szolgáltatás vasútvállalatok, vasútüzemek részére”

Vasútiüzemi személyzet képzése, oktatása és vizsgáztatása vasúti társaságok és saját célú vasúti tevékenységet végző szervezetek számára.

Mozdonyvezetői tanfolyamok, mozdonyvezetők típusismereti oktatása.

Vasútgépész és forgalmi mérnöki szolgáltatások.

info@komplextrening.eu
www.komplextrening.eu