

A magán üzemeltetőket védenie kell az EU törvényeknek – az ERFA szerint

Az Európai Vasúti Teher szállítási Szövetség (ERFA) aggályát fejezte ki, hogy a piaci liberalizálódás hiánya egyes európai országoknak, az új szereplők piacon való megjelenésébe és több 10 milliós eurós fejlesztéseikbe kerülhet. A szövetség kifogásolja az új vasúti hálózatok használatának feltételeit, melyeket jelenleg néhány európai országban a vasút piacának újramonopolizálásaként reklámoznak és szorgalmazza az átdolgozott Első Vasúti Csomag – melyet az EU vasúti teher szállítás piacának liberalizálásához hoztak létre – alapvető megerősítését, hogy a megkülönböztetés azon mértékét előzzék meg, amely jelenleg Olaszországban tapasztalható. Továbbá az ERFA kritizálja az Olasz Vasúthálózat (RFI) módosított hálózatterhelési feltételeit, melyek mentő mozdonyokat és kocsikat, dupla biztosítási fedezetet és magasabb vonatási díjakat követelnek, ezáltal elriasztják az új piaci szereplőket. *„Az akadály jogi, technikai, finanszírozási és működtetési”,* szerepel a tanács jelentésében. *„Ha az újragondolás nem bontja ezeket az akadályokat, az üzemeltetők általi privát befektetések, terminálok, kikötők, lízing cégek és a kocsik tulajdonosok is eltűnhetnek.”* Az ERFA az Európai Parlament kezdeményezését kéri, hogy a vasúti teher szállítás üzemeltetői finansziális kompenzációt kaphassanak abban az esetben, ha a infrastruktúra menedzserektől nem kapják meg a megfelelő szolgáltatásokat vagy útvonalakat, különösen sztrájk ideje alatt. Az ERFA biztonsági tanúsítványok készítésének elkerülését reméli, továbbá úgy vélekedik, a karbantartásért felelős entitás felismerésének hiánya (ECM) súlyosan károsíthatja a piacot.

Francia-olasz közös vállalat tervei

Az Olasz Vasutak a Trenitalia leányvállalatán keresztül és a Veolia Transport (Franciaország) megegyeztek,

hogy 50-50 százalékos tulajdonnal megalakítanak egy közös vállalatot franciaországi teleppel, hogy felvehessék a versenyt az európai vasúti személyszállítás terén. Az új vállalat 1,5 milliárd eurós tőkével létesül. Kezdeti lépésként a vállalat szeretné a Párizs–Milánó között közlekedő éjszakai járatok üzemeltetését átvenni, melyet jelenleg a Trenitalia és az SNCF közös vállalata üzemeltet.

Ezen túlmenően a társaság tanulmányozza Torinóból Lyonba, Milánóból Párizsba, valamint Párizsból Brüsszelbe közlekedő vonatok bevezetését. Az utolsó két vonat nagysebességű lenne. A társaság ezen kívül pályázni szeretne angliai személyszállítási feladatokra, mint pl. a West Coast és a Greater Anglia járatokra.

Hatékonyabb irányítás a vállalati folyamatokban

A RailDISPO lehetővé teszi a vasúttársaságoknak, hogy az üzleti folyamatokat hatékonyabban irányítsák és az elérhető forrásait a lehető legjobban használják fel. Az egységes szoftver kimutathatóan csökkenti az adminisztrációs költségeket. Hasznos és decentralizált az adatfelvétel és az információ gyorsan és gazdaságosan elérhető, mert ez a web alapú alkalmazás egyszerűvé teszi a lokális szervezői feladatok intézését. Az integrált telematikai alkatrészek kiváló tulajdonsága a hibátlan megoldó készség, a kezelhető adatok, az elhelyezése és a sajátos tagoltság valósidejű küldése és kijelzése a rendszerben.

Mindent egybevetve az eljárás rendjében, a menetrend szolgáltatások az erőforrások beosztása, a számlavezetés; ez a szoftver csomag egy alap összeköttetést használ a mobil terminálokhoz, mint egy PDA, okostelefon, netbook vagy notebook, hogy megbízható kommunikációt biztosítson a vasúti személyzet és az ellenőrző központ között. A RailDISPO nagyvonalakban egy kockázatos beruházás ami magában foglalja az (MIB) Mérnöktársaság

a Forgalomrendszerekért GmbH-t és az ASCI Rendszerház GmbH-t a Szövetségi Gazdasági Minisztérium támogatásával.

A spanyolok vasúti tesztközpontot építenek

A spanyol kormány jóváhagyta a világ legnagyobb vasúti próbaközpontjának építését, amelynek megnyitását 2015-re tervezik. A 344 millió eurós projektet a fejlesztési minisztérium kezdeményezte, kivitelezését a spanyol infrastruktúra hivatal, az Adif irányítja. A szükséges tőkét a tudományok minisztériuma és az európai regionális fejlesztési alapítvány biztosítja.

A próba központot Bobadillában építik meg, ez Cordoba és Malaga között van. A vasúti teszt központ egy 55 kilométeres normál nyomtávú pályával és egy 9 kilométeres körpályával létesül. A próbapálya mérete lehetővé teszi a 450 km/h sebességű próbák lebonyolítását. Lesz ezen kívül egy 20 kilométer hosszú kétvágányú körpálya is, 220 km/h sebességre alkalmas kivitelben. Építenek egy 5 kilométeres pályát is a hosszú vasúti járművek vizsgálatához, valamint más típusú tesztek lebonyolítására, kis sugarú íves pálya is létesül. Létesítenek vonalszakaszt, s-kanyarú pályarészekkel az ívben való viselkedés megfigyelésére, továbbá különböző menetemelkedéssel kialakított szakaszokon, a lejtőemelkedős pályán mozgást vizsgálhatják. A kormány reményei szerint a próbaközpont a vasúti kutatások centruma lesz, új technikai megoldások fejlesztésére, elősegítve a spanyol export növelését.

Japán

A Központi Japán Vasutak szóvivője Mr. Yoshiyuki Kasai szerint harminc évbe fog telni, míg a 360 km-es maglev Tokió–Nagoya vonal konstrukciós költségeit előteremtik. A pálya megnyitása 2027-ben esedékes, teljes költsége 61,11 milliárd USD.

(IRJ 2011. január)